Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 43 / 06. OKTOBER 2022

WRC: Sieg & Titel für Toyota-Talent

Rovanperä räumt alles ab

GTWC-Finale Barcelona

AMG-Team holt sich die Titel

NASCAR Cup-Series Talladega

Elliott siegt mit einer Wagenlänge

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 43



Formel 1: GP Singapur

Pérez gewinnt trotz Safety-Car-Strafe



Motorrad-WM: GP Thailand

KTM-Party dank Regengott Oliveira



IMSA-Serie: Road Atlanta

DPI-Finale mit Acura-Sieg & Caddy-Crash

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



GTWC

INTACT/GLAENZEL

NASCAR

Editorial

Kalenderüberschneidungen sind eines der größten Ärgernisse im Motorsport. Und der Langstreckensport hat wieder mal die Führung übernommen …

Die französische Bombe schlug frühmorgens am 29. September in Braselton, Georgia, ein. Da ging gerade die Sonne auf und die Stimmung unter. Im Fahrerlager von Road America rollten die 43 IMSA-Autos um 09.10 Uhr zum ersten Training heraus, da hatten sich die Kalender-Eskapaden des ACO für 2023 schon herumgesprochen. Proton-Teamchef Christian Ried, der im nächsten Jahr mit GT-Rennwagen und Prototypen in beiden Rennserien, also WEC und IMSA, antreten wird, konnte nur den Kopf schütteln (siehe Seite 20), verziert durch eine Bewegung seines rechten Zeigefingers an die Stirn.

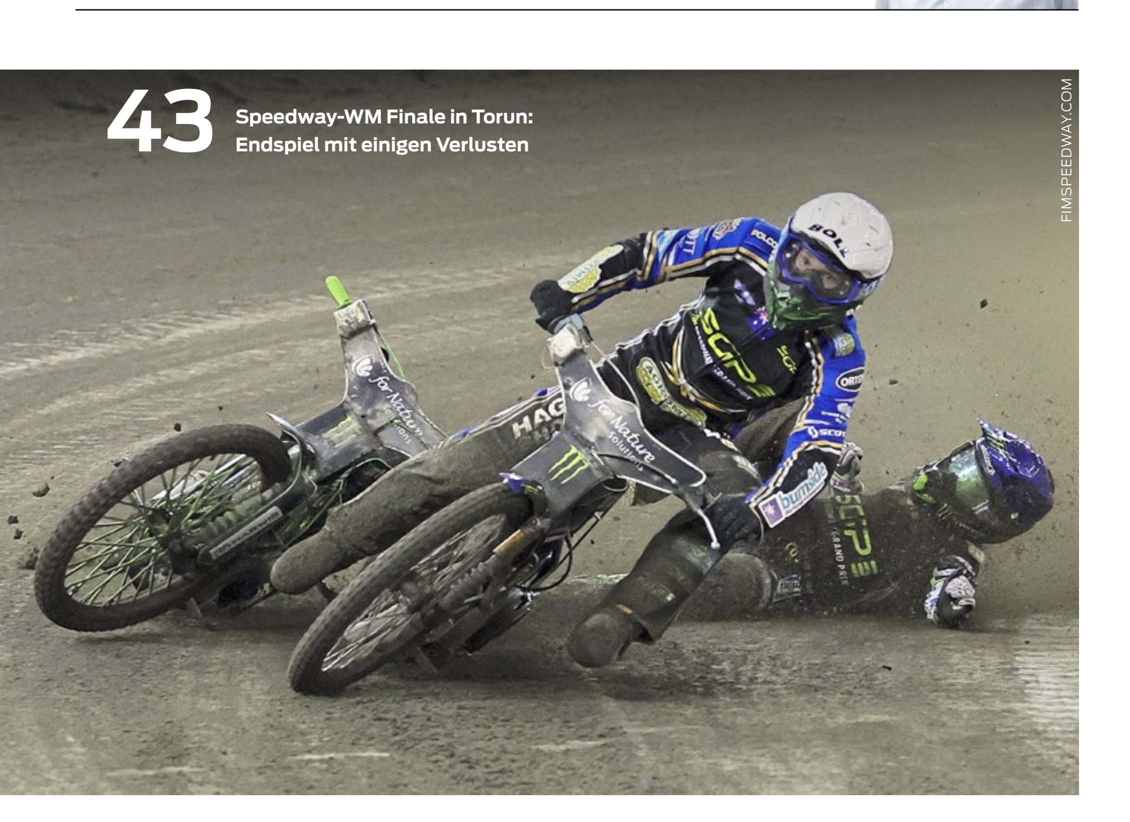
Der Grund für den Ärger: Die WEC produziert mit ihrem nur sieben Rennen umfassenden Kalender zwei Überschneidungen mit der amerikanischen IMSA-Serie. Schon das ist so unnötig wie ein Kropf, die Krönung ist der Umstand, dass das Finale der European Le Mans Series (ELMS) im nächsten Jahr mit dem Termin für das IMSA-Finale in Atlanta kollidiert. Nur um das zu unterstreichen: Die beiden bedeutendsten Langstrecken-Promotor der Welt bekriegen sich gegenseitig mit drei wichtigen und völlig unnötigen Terminüberschneidungen. Dabei sind beide Serien ab 2023 per Definition mehr Partner als Gegner: Die jeweiligen Topklassen – die Hypercars aus der WM, die LMDh-Autos aus der IMSA – sind im nächsten Jahr auch in der jeweils anderen Serie startberechtigt. Schon aus diesem simplen Grund hätten Überschneidungen zwingend vermieden werden müssen.

Der Schuldige? Die WEC, denn IMSA hatte seinen Kalender bereits Anfang August auf den Markt geworfen – vermutlich auch deshalb, um ja nicht der Schuldige zu sein. Für Teams, die in beiden Serien fahren, sind die Überschneidungen übel und teuer: Sie müssen ein Rennwochenende mit doppelter Besatzung auf beiden Seiten des Atlantiks bestreiten. Das Gleiche gilt für Hersteller, die den Technik-Support in der neuen LMDh-Topklasse sicherstellen müssen.

Es gab in Atlanta daher nicht wenige Fahrerlagermenschen, die von Vorsatz sprachen. Tenor: Die Franzosen wollen klarstellen, wer die Hosen anhat, sprich wer der WM-Platzhirsch ist. Zweitens gilt besonders der Clash zwischen ELMS- und IMSA-Finale als Spitze gegen die Amerikaner, die verstärkt versuchen, europäische LMP2-Teams nach Amerika zu locken – während der ACO plant, die LMP2-Klasse auf WM-Ebene für 2024 zu eliminieren. Es werden Beine gestellt, wie im Kindergarten, anstatt sich darauf zu besinnen, dass fragile Pflänzchen Langstreckensport am leben zu halten.

Sollten wir Milde walten lassen, weil das Kalenderthema so kompliziert ist? Nein. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Die WEC hat auf Terminüberschneidungen mit der Formel E verzichtet, weil dort viele Prototypenpiloten fahren. Geht doch. Die FIA hat einen Clash von Le Mans mit dem F1-Kalender verhindert. Geht doch!

Marcus Schurig
Redakteur





MSa-Paddock



DEUTSCHE SEILSCHAFT IN ATLANTA

Beim IMSA-Finale in Road Atlanta traf Redakteur Marcus Schurig (rechts) auf einen alten Weggefährten: Agenturchef Florian Haasper, der für BMW Motorsport arbeitet, ließ sich erstmals seit vielen Jahren wieder an der Rennstrecke blicken. Ein Fest für Katzen!



350 ODER 351 GRANDS PRIX?

Nach unserer Zählung bestritt Fernando Alonso seinen 351. Grand Prix. Laut Formel 1 sind es erst 350. Egal: In beiden Zählweisen ist Alonso nun der Fahrer mit den meisten GP-Starts. Grund genug für ein Selfie mit seinem Alpine, der im Rennen nur 20 Runden durchhalten sollte.



EXKLUSIVE SCHRIFTPROBE

V8-Superstar Shane van Gisbergen und Copilot Glen Weston schenkten MSa-Rallyereporter Reiner Kuhn die erste Seite ihres Aufschriebs der legendären Prüfung „Whaanga Coast".



MOTIVE-JAGD IN THAILAND

Das bunte Treiben in Buriram weckte wieder den Fotografen in MSa-Reporter Imre Paulovits. Doch am Sonntag war Schluss: Die Gewitterstürme waren im Mediacenter angenehmer zu ertragen.

Pérez trotzt Bedin

Die Entscheidung in der Weltmeisterschaft wurde aufgeschoben. In Singapur glänzte nicht Max Verstappen, sondern Red-Bull-Teamkollege Sergio Pérez. Der Mexikaner siegte trotz Strafe. Die großen Gewinner im Mittelfeld hießen McLaren und Aston Martin.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso kam Sergio Pérez straffrei davon?

Zum ersten Mal gewann in Singapur kein Weltmeister. Sergio Pérez fuhr unter schwierigsten Bedingungen sicher zum Sieg. Er zitterte erst nach Rennende, weil die Sportkommissare gegen ihn untersuchten. Der 32-Jährige hatte in den Safety-Car-Phasen mehr als zehn Wagenlängen Abstand zum Mercedes von Bernd Mayländer gelassen. Jeweils auf der Geraden zwischen T13 und T14.

Pérez schob es auf die widrigen Verhältnisse, kalte Reifen und Bremsen. „Es gab ein kleines Missverständnis mit Bernd Mayländer. Er war an Stellen, als ich ihm problemlos folgen konnte, etwas langsam. Und an Stellen, wo ich wegen des Wassers auf der Strecke langsam fahren musste, zu schnell für mich.“ Die Sportkommissare akzeptierten die Entschuldigung nur in Teilen. Es sei sowohl in den Runden 10 als auch 36, als Pérez gegen die Regeln verstieß, möglich gewesen, schneller zu sein, ohne abzufliegen. Im ersten Fall ließen sie mildernde Umstände gelten. Sie verwarnten den Sieger nur.

Beim zweiten Vergehen bestraften sie ihn mit fünf Sekunden. Weil es Pérez besser hätte wissen müssen. Die Rennleitung hatte ihn bereits zwischen den Kurven 9 und 10 gewarnt, den korrekten Abstand einzuhalten. Die Zeitstrafe war verschmerzbar. Sie brachte Verfolger Charles Leclerc nicht vorbei.

Wie war die Pace von Red Bull & Ferrari im Verhältnis?

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto und sein Starfahrer sprachen von einem gelungenen Rennwochenende trotz verpasstem Sieg. „Wir hatten sowohl im Nassen als auch im Trockenen ein schnelles Auto“, referierte der Rennleiter. Doch Red Bull hatte das bessere Paket. Am Samstag und Sonntag. Max Verstappen wäre auf Pole gefahren, hätten ihn die Ingenieure in der Qualifikation nicht zurückgepfiffen – und hätte das Benzin ausgereicht.

Im Rennen brachte der Start die Vorentscheidung. Die beiden Fahrer in der ersten Reihe hatten beide eine gute Reaktionszeit. Doch bei Leclerc drehten nach wenigen Metern auf nasser Bahn die Hinterreifen durch. So sprintete Pérez vorbei. „Charles hat im Ablauf alles richtig gemacht. Leider war der Asphalt auf unserer Seite nasser“, bedauerte Binotto. Leclerc machte zwar direkt Druck, doch Pérez knickte nicht ein. „Dabei sind mir die Vorderreifen überhitzt“, sagte Leclerc.

Der Ferrari zündete die Reifen schneller an, der Red Bull managte sie über die Distanz besser. „Ich war in den ersten sechs oder sieben Runden immer schneller als Sergio. Danach hat sich das Kräfteverhältnis gedreht.“ Red Bull hatte den längeren Atem. In den letzten zwölf Rennrunden vergrößerte der Sieger den Vorsprung von 0,4 auf 7,5 Sekunden.

Pérez nannte sein Erfolgsrezept: „Nach gewonnenem Start konnte ich die Intermediates und die Pace kontrollieren. Auf den Slicks ging es einfach darum, zu überleben.“ Und nicht in der Streckenbegrenzung zu landen. „Eine Hälfte der Strecke war trocken genug für Slicks, die andere gut genug für Intermediates. Ich hatte einige heikle Momente.“

Als ob die Verhältnisse alleine nicht schwer genug gewesen wären, ärgerte Pérez nach dem zweiten Safety Car auch noch der Antrieb. „Die Luftfeuchtigkeit hat dem Motor nicht gutgetan“, erklärte Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. „Es kam zu Leistungsabfall. Wir mussten deshalb das Mapping adaptieren.“

Wieso trocknete die Strecke so langsam ab?

Erst ab der 34. von 59 Runden



Zwei Vergehen hinter Safety Car: Pérez hätte beinahe den Sieg verloren. Die Stewards bestrafen ihn nur ein Mal mit fünf Sekunden

WILHELM

Wieder die Reifen: Ferrari bringt die Pirellis schnell ins Arbeitsfenster. Über die Distanz fallen sie heraus. Auch in Singapur überhitzten die Gummis

gungen & Strafe



Weltmeister unter sich: Vettel kann Hamilton hinter sich halten. Verstappen stürmt mit DRS und Topspeed-Vorteil in der allerletzten Runde noch vorbei

war an Trockenreifen zu denken. George Russell hatte zwar bereits im 21. Umlauf auf Slicks gewechselt, kroch aber mehrere Sekunden pro Runde zu langsam herum. Der Asphalt trocknete trotz Außentemperaturen von 26 Grad Celsius im Schneckentempo ab. Besonders im letzten Sektor blieb es lange feucht. Die Fahrer konnten aus ihren Cockpits nicht mal richtig erkennen, ob und wo sich eine trockene Linie bildet.

Die Veranstalter hatten an mehreren Stellen einen neuen Asphalt auftragen lassen. Die meisten davon im hinteren Teil der Runde. „Dieser neue Asphalt hat eine ähnliche Beschaffenheit wie der alte", erklärte Pirelli-Sportchef Mario Isola. „Doch er hat eine leicht andere Eigenschaft. Das Wasser versickert zwar ebenfalls schnell, sodass es nicht lange steht. Aber der Asphalt hält die Feuchtigkeit in den Poren." Obendrauf kam die hohe Luftfeuchtigkeit der Umgebung. Es hätte entweder Wind oder Sonne gebraucht, um den Belag schneller zu trocknen. Beides gab es am späten Abend nicht.

Wieso war McLaren so gut aufgelegt?

Nur Ferrari und Red Bull sammelten mehr Punkte als McLaren. Mit 22 Zählern katapultierte sich der Rennstall aus Woking auf einen Schlag vorbei an Alpine. Die Franzosen verloren den vierten Platz in der WM wegen eines Doppelausfalls. Fernando Alonso und Esteban Ocon soll das gleiche Schicksal ereilt haben. Die erste Analyse der Daten legte einen Schaden am Sechszylinder-Turbo nah. Dabei hatte sich Alpine mit Alonso auf Kurs gesehen, Norris im McLaren zu schlagen. Der Spanier habe bewusst etwas Tempo rausgenommen, um die Intermediates so lange wie möglich in Schuss zu halten.

McLaren machte alles richtig. Norris gewann eine Position gegen Alonso am Start. Ricciardo rückte um drei Plätze auf. Bis Runde 21 hatte er drei weitere Gegner überholt und tauchte als Zehnter erstmals in den Punkten auf. Der Fahrfehler von Lewis Hamilton spülte Norris auf den vierten Platz vor. McLaren entschied sich dazu, beide Fahrer erst spät mit Slicks zu bestücken. „Wir wollten das Risiko kleinhalten", berichtete Teamchef Andreas Seidl. Dadurch erwischten beide Fahrer das zweite Safety Car, was ihnen Zeit beim Reifenwechsel sparte. Ricciardo rutschte bis auf den sechsten Rang vor. Durch Verstappens Patzer wurde er am Ende sogar Fünfter.

McLaren fasste zufrieden zusammen: Das umfangreiche Upgrade, das nur Norris fuhr, funktioniert. Im Reifenmanagement ist ein Schritt nach vorne gelungen. „Wir müssen es aber noch auf einer gewöhnlichen Rennstrecke bestätigen. Monza und Singapur sind Ausreißer", warnt Seidl, der Lob verteilte: „Beide Fahrer haben einen super Job abgeliefert. Es war wichtig, fette Punkte einzuheimsen." Alpine glaubt trotz der Pleite weiter an sich. Der neue Unterboden bringt zweieinhalb Zehntel auf 90 Fahrsekunden. In Austin soll er abermals modifiziert werden.

Wie kamen die Aston Martin nach vorne?

Sebastian Vettel schnappte sich fünf Gegner schon in der Startrunde. „Da war ich sehr angriffslustig." Er verbrachte das ganze Rennen in den Punkterängen. Ab Runde 21 befanden sich die Aston Martin im Parallelflug – auf den Positionen 8 und 9. Die teaminterne Rangfolge wurde beim Wechsel auf Slicks umgeworfen. Bis dahin lag Vettel 6,1 Sekunden vorn. Stroll kam einen Umlauf später rein, profitierte in seiner letzten Runde vor dem Stopp von den heißeren Reifen und dann vom Safety Car. Beide Aston Martin überholten Pierre Gasly im Alpha Tauri durch die bessere Taktik.

Vettel musste sich dann auf den Slicks nach hinten orientieren. Er konnte in der Schlussphase Hamilton hinter sich halten, weil der Mercedes auf der Gerade langsam ist. Bei Verstappen war es anders. Der Weltmeister spielte den Topspeed-Vorteil des Red Bull aus und schnappte Vettel im letzten Umlauf. Aston Martin schnupfte durch die doppelten Punkte am Ende Haas und Alpha Tauri im Konstrukteurs-Pokal auf. ■

GP SINGAPUR: 17. VON 22 LÄUFEN, 02. OKTOBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,063 km**
Runden:	**59**
Distanz:	**298,580 km**
Zuschauer:	**103 000**
Wetter:	**26 Grad, wechselnd nass & trocken**
Topspeed Qualifikation:	**287,4 km/h (Verstappen)**
Topspeed Rennen:	**304,2 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**91**
Volllastanteil:	**60 % (Rundendistanz)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**196 m**
Führungswechsel:	**0**

km/h Gang

Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Carlos Sainz, ESP	55
5	Fernando Alonso, ESP	14
6	Lando Norris, GB	4
7	Pierre Gasly, FRA	10
8	Max Verstappen, NL	1
9	Kevin Magnussen, DK	20
10	Yuki Tsunoda, JAP	22
11	Lance Stroll, CAN	18
12	Mick Schumacher, D	47
13	Sebastian Vettel, D	5
14	Zhou Guanyu, CHN	24
15	Valtteri Bottas, FIN	77
16	Daniel Ricciardo, AUS	3
17	Esteban Ocon, FRA	31
18	Alexander Albon, THA	23
19	Nicholas Latifi, CAN	6
20	George Russell, GB[1]	63

Startnummer

[1] Start aus Box: nicht genehmigter Wechsel Power Unit; Verstoß gg. Parc-fermé-Regeln

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	11	341
2.	Leclerc	3	237
3.	Pérez	2	235
4.	Russell		203
5.	Sainz	1	202
6.	Hamilton		170
7.	Norris		100
8.	Ocon		66
9.	Alonso		59
10.	Bottas		46
11.	Ricciardo		29
12.	Vettel		24
13.	Gasly		23
14.	Magnussen		22
15.	Stroll		13
16.	Schumacher		12
17.	Tsunoda		11
18.	Zhou		6
19.	Albon		4
20.	De Vries		2
21.	Latifi		0
22.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Pérez**[2]	59/59[1]	2:02.15,238 h = 146,537 km/h	1.48,165 min
2.	**Leclerc**	59	+ 2,595 s	1.48,753 min
3.	**Sainz**	59	+ 10,305 s	1.48,414 min
4.	**Norris**	59	+ 21,133 s	1.49,212 min
5.	**Ricciardo**	59	+ 53,282 s	1.51,006 min
6.	**Stroll**	59	+ 56,330 s	1.50,283 min
7.	**Verstappen**	59	+ 58,825 s	1.49,142 min
8.	**Vettel**	59	+ 60,032 s	1.50,669 min
9.	**Hamilton**	59	+ 61,515 s	1.50,622 min
10.	**Gasly**	59	+ 69,576 s	1.50,569 min
11.	**Bottas**	59	+ 88,844 s	1.51,864 min
12.	**Magnussen**	59	+ 92,610 s	1.52,067 min
13.	**Schumacher**	58		1.50,290 min
14.	**Russell**	57		1.46,458 min
15.	**Tsunoda**	34	Unfall (P 12)	1.58,716 min
16.	**Ocon**	26	Motor (P 13)	2.01,105 min
17.	**Albon**	25	Aufgabe n. Unfall (P 16)	2.02,121 min
18.	**Alonso**	20	Motor (P 6)	2.00,463 min
19.	**Latifi**	7	Aufgabe n. Unfall (P 18)	2.05,585 min
20.	**Zhou**	6	Unfall (P 19)	2.05,556 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot
2) Vergehen unter Safety Car: +5 Sekunden

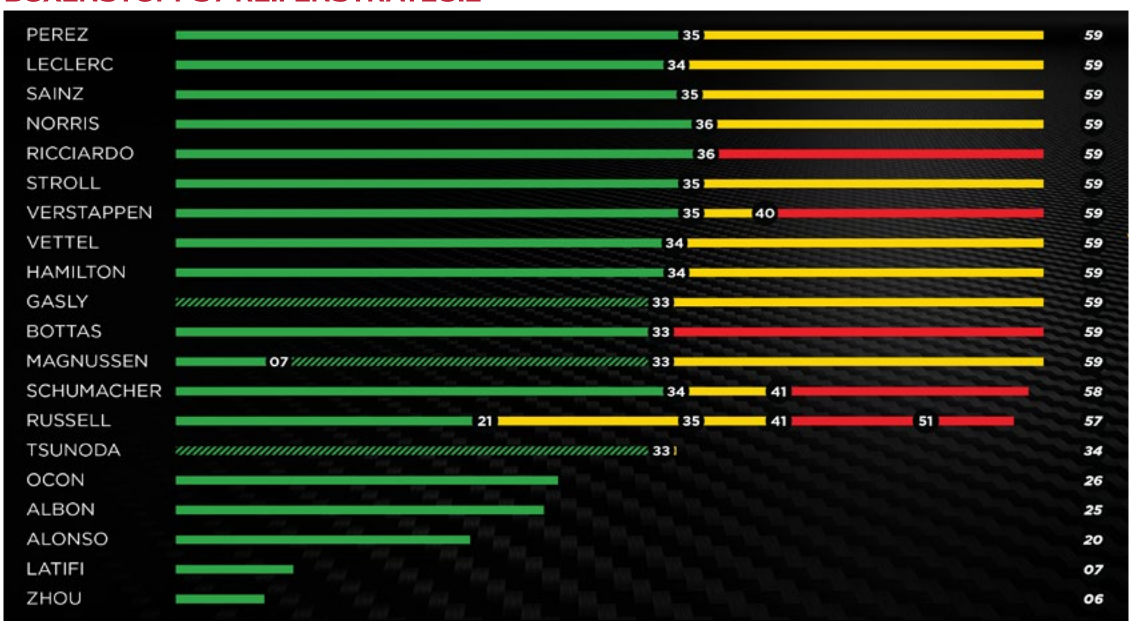
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	13	576
2.	Ferrari	4	439
3.	Mercedes		373
4.	McLaren		129
5.	Alpine		125
6.	Alfa Romeo		52
7.	Aston Martin		37
8.	Haas		34
9.	Alpha Tauri		34
10.	Williams		6

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	13 : 4
Hamilton – Russell	10 : 7
Leclerc – Sainz	13 : 4
Norris – Ricciardo	15 : 2
Alonso – Ocon	10 : 7
Gasly – Tsunoda	11 : 6
Vettel – Stroll	9 : 6
Albon – Latifi	13 : 3
Bottas – Zhou	11 : 6
Schumacher – Magnussen	4 : 13

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



HART MEDIUM SOFT INTERMEDIATE REGEN NEU GEBRAUCHT

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.43,033 min	20
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,084 s	20
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,402 s	17
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,806 s	15
5.	George Russell	Mercedes	+ 1,033 s	21
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,105 s	24
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,703 s	24
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,188 s	12
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,225 s	24
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,303 s	11
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,321 s	22
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,691 s	21
13.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,692 s	24
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,995 s	22
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,048 s	26
16.	Alexander Albon	Williams	+ 3,086 s	20
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 3,375 s	25
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,568 s	23
19.	Lando Norris	McLaren	+ 3,647 s	22
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,059 s	18

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.42,587 min	23
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,208 s	14
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,324 s	26
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,339 s	8
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,595 s	22
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,825 s	23
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,844 s	26
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,933 s	23
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,319 s	13
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,395 s	21
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,426 s	16
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,662 s	24
13.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,835 s	22
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,882 s	22
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,937 s	25
16.	Alexander Albon	Williams	+ 2,557 s	25
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,624 s	11
18.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,860 s	18
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,036 s	23
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,966 s	25

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.57,782 min	11
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,526 s	12
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,066 s	12
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,647 s	9
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,744 s	11
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,591 s	11
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 3,129 s	9
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 3,225 s	11
9.	George Russell	Mercedes	+ 3,228 s	10
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 3,254 s	13
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 3,307 s	13
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 3,438 s	8
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 3,463 s	15
14.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,720 s	13
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,897 s	14
16.	Lando Norris	McLaren	+4,009 s	13
17.	Alexander Albon	Williams	+ 4,125 s	13
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 4,284 s	11
19.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 4,817 s	11
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 5,728 s	10

GP SINGAPUR, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.54,129	1.52,343	1.49,412
2.	Sergio Pérez	1.54,404	1.52,818	1.49,434
3.	Lewis Hamilton	1.53,161	1.52,691	1.49,466
4.	Carlos Sainz	1.54,559	1.53,219	1.49,583
5.	Fernando Alonso	1.55,360	1.53,127	1.49,966
6.	Lando Norris	1.55,914	1.53,942	1.50,584
7.	Pierre Gasly	1.55,606	1.53,546	1.51,211
8.	Max Verstappen	1.53,057	1.52,723	1.51,395
9.	Kevin Magnussen	1.55,103	1.54,006	1.51,573
10.	Yuki Tsunoda	1.55,314	1.53,848	1.51,983
11.	George Russell	1.54,633	1.54,012	
12.	Lance Stroll	1.55,629	1.54,211	
13.	Mick Schumacher	1.55,736	1.54,370	
14.	Sebastian Vettel	1.55,602	1.54,380	
15.	Zhou Guanyu	1.55,375	1.55,518	
16.	Valtteri Bottas	1.56,083		
17.	Daniel Ricciardo	1.56,226		
18.	Esteban Ocon	1.56,337		
19.	Alexander Albon	1.56,985		
20.	Nicholas Latifi	1.57,532		

STATISTIK DES WOCHENENDES

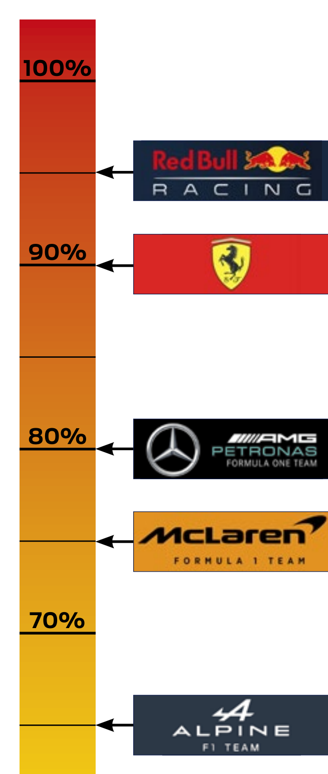
59

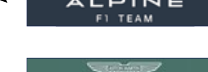
Eigentlich ist der GP Singapur auf die Distanz von 61 Runden angesetzt. Doch wegen des Regens vor dem Start und einer rutschigen wie langsamen Fahrbahn ging den Piloten die Zeit aus. Sieger Sergio Pérez sah die Zielflagge nach 59 Umläufen. Zum vierten Mal im 13. Rennen wurde der GP Singapur damit verkürzt. 2012 waren es ebenfalls 59 Runden, 2014 deren 60 und 2017 sogar nur 58. Pérez feierte einen Start-Ziel-Sieg – den ersten überhaupt in seiner Laufbahn. Und er gewann Monaco und Singapur in einem Jahr. Wie Sebastian Vettel 2011.



Mental ausgelaugt: Singapur verlangte dem Kopf alles ab

FORMBAROMETER















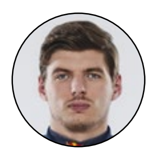
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 05/10 – Ø 7,76
Das war nicht Hamiltons Rennen. Auf die Pole-Position fehlten ihm nur 0,054 Sekunden, doch am Sonntag brachte er sich mit einem Crash in die Tecpro-Bande und einem Fehler im Duell gegen Vettel um ein besseres Resultat als Platz 9.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 06/10 – Ø 8,35
Bremsprobleme warfen Russell aus dem Q2. Ein Motorwechsel bedeutete den Start aus der Boxengasse. Als er im Feld stecken blieb, pokerte Mercedes zu früh mit Slicks. Es blieb die schnellste Runde und viel Frust im Duell mit Schumacher.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 9,12
Den Weg zur Pole verbaute Verstappen das Team. Ein mögliches Podium verbockte er sich selbst. Er wählte beim Start den falschen Motormodus und verbremste sich bei einem Angriff auf Norris. Der zweite Boxenstopp warf Max weit zurück.



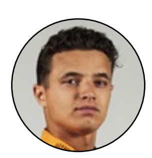
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 7,76
Schon in der Qualifikation zeigte Pérez, dass er ein Stadtkurs-Spezialist ist. Zwölf Tausendstel fehlten nur auf die Bestzeit. Nach einem Superstart hielt er Leclerc bei schwierigsten Bedingungen ein ganzes Rennen lang in Schach.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,76
Die neunte Pole-Position war etwas glücklich, aber nicht unverdient. Auch Leclerc hatte bei seiner Q3-Runde noch Reserven. Den Sieg vergeigte er mit einem schlechten Start. Immer wenn die Reifen älter wurden, musste er Pérez ziehen lassen.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,71
Das war nichts. Trotz des Podiums. Sainz konnte das Tempo von Pérez und Leclerc zu keiner Zeit halten. Positiv war nur, dass er wenigstens Hamilton und Norris abwehren konnte. Sainz gab an, dass er kein Vertrauen in sein Auto hatte.



Lando Norris - McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,94
Wäre Pérez nicht so überragend gewesen, hätte man Norris auch die Bestnote geben müssen. Der Engländer verlor insgesamt nur elf Sekunden auf Sainz im Ferrari und hatte sowohl Alonso als später auch Verstappen im Griff.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 07/10 – Ø 5,88
Nach dem Ausfall im Q1 sah es so aus, als wäre Ricciardo wieder in den alten Trott gefallen. Doch im Rennen zeigte er in der alten Version des McLaren eine starke Leistung und setzte das Geschenk des Safety-Car-Boxenstopps optimal um.



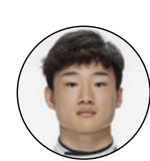
Fernando Alonso - Alpine
Note: 08/10 – Ø 8,18
Der fünfte Startplatz war herausragend. Nur eine halbe Sekunde hinter der Pole-Position. Beim Start verlor Alonso eine Position gegen Norris, hielt sich dann aber zehn Runden lang tapfer vor Verstappen. Bis der Motor platzte.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,24
Einseitig ziehende Bremsen bedeuteten für Ocon das frühe Quali-Aus. Von Startplatz 17 war es schwer, in die Punkte zu fahren. Bis zu seinem Ausfall arbeitete sich Ocon immerhin auf Rang 13 vor. Dann streikte auch bei ihm der Motor.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – 6,82
Vom siebten Startplatz hoffte Gasly auf mehr als nur einen WM-Punkt. Es wäre auch mehr geworden, hätte ihn das Team nicht zwei Runden zu früh auf Slicks wechseln lassen. Da verlor er zwei Plätze an die Aston Martins.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 04/10 – Ø 5,59
Platz 10 in der Startaufstellung war ein guter Auftakt. Bis Runde 21 verteidigte Tsunoda den Punkteplatz. Dann verlor er zwei Plätze durch einen Mauerkuss und schließlich alles durch einen Unfall. Zum Glück wurde sein Vertrag schon verlängert.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,67
Am Samstag ging Vettel schon im Q2 auf Slicks. Zu früh. Nachdem er beim Start fünf Plätze gewann, lag er in den Punkten. Ein zu früher Wechsel auf Slicks kostete eine Position. Dann gewann Vettel gegen Hamilton und verlor gegen Verstappen.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 6,59
Nach fünf zehnten Plätzen diese Saison kassierte Stroll mit Platz 6 endlich mal groß ab. Das Timing des Boxenstopps auf Slicks war perfekt. So kam er an Teamkollege Vettel vorbei. Die gewonnene Position hielt der Kanadier bis ins Ziel.



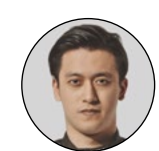
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 3,71
Latifi hatte ein Einsehen. Er akzeptierte, dass sein Vertrag mit Williams nicht verlängert wird. In der Qualifikation wurde er mit großem Abstand Letzter, im Rennen lief es etwas besser, bis ihm im Duell mit Zhou das rechte Augenmaß fehlte.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 7,00
Es war eine große Aufgabe, nur drei Wochen nach einer kritischen Blinddarmoperation in Singapur ein Comeback zu geben. Nach 25 Runden im schwierig zu fahrenden Williams war Schluss. Albon verbremste sich und landete in der Mauer.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 7,12
Der 16. Startplatz war eine Enttäuschung, Rang 11 im Rennen maximale Schadensbegrenzug. Punkte waren nicht möglich. Dazu war Gasly zu schnell. Nach einer Kollision mit Russell war zudem der Frontflügel des Alfa leicht beschädigt.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 6,47
Den Aufstieg ins Q2 schaffte Zhou gerade so. Doch in der Fünfergruppe fehlte ihm eine Sekunde auf den Rest. Nach einer schwachen Startrunde legte er sich mit Latifi an. Obwohl der Williams-Pilot die Hauptschuld trug, war Zhou zu optimistisch.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,47
Wieder ein gutes Rennen des Deutschen nach einer Trainingsniederlage gegen Magnussen. Im Rennen durfte Schumacher bis zur Kollision mit Russell von WM-Punkten träumen. Der Plattfuß warf ihn weit zurück.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,53
Magnussen hadert mit der Rennleitung. Schon wieder wurde er wegen eines Frontflügelschadens an die Boxen zitiert. Unnötig aus seiner Sicht. Der extra Boxenstopp kostete Punkte. So blieb nur die Freude über den neunten Startplatz.

AUS DEM FAHRERLAGER

HAMILTON IN HOLLYWOOD

Lewis Hamilton verbrachte einen Teil der Dreiwochenpause in Hollywood. Der siebenfache Weltmeister berät Filmproduzent Jerry Bruckheimer bei der Produktion eines Rennfahrerfilms mit Brad Pitt in der Hauptrolle: „Wir sind dabei, uns durch das Skript zu arbeiten. Für mich ist das ein mega-spannender Einblick in eine völlig neue Welt. Es ist unglaublich, wie viel Arbeit und Liebe zum Detail im Hintergrund in die Vorbereitung eines solchen Filmes investiert wird."




WILHELM

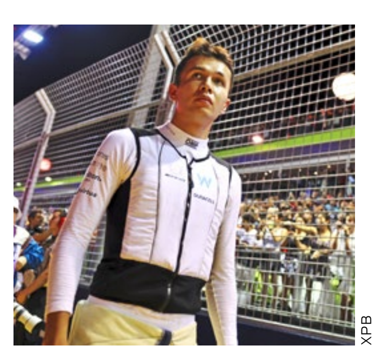
Hamilton hilft beim Drehbuch

OCON ALS KAMPFSPORTLER

Esteban Ocon hat ein Faible für die Kampfsport-Organisation UFC, die Wettkämpfe veranstaltet, bei denen Athleten unterschiedlicher Kampfsportarten gegeneinander antreten. Das renommierteste MMA-Trainingscenter befindet sich in Paris. Ocon nutzte die Pause vor dem GP Singapur zum Training und überzeugte seinen Kumpel Mick Schumacher, als Sparringspartner mitzukommen. Der meinte: „Esteban hat mir ein paar Tricks gezeigt. Jetzt kann ich mich besser verteidigen."

ALBONS ALPTRAUM

Eigentlich war es nur eine harmlose Blinddarmoperation. Doch während der Narkose in einem Krankenhaus in Monza bekam Alexander Albon schwerwiegende Atemprobleme. Der Williams-Pilot musste zwölf Stunden lang an ein Beatmungsgerät angeschlossen werden und lag zwei Tage auf der Intensivstation. „Als ich aufgewacht bin, dachte ich, dass ich die Operation erfolgreich hinter mich gebracht habe. Dann sagten mir die Ärzte, dass es doch ein bisschen ernster war, und dass sich meine Lungen erst erholen müssten. Ich bin 30 Minuten vor dem Start des Rennens aufgewacht. Sie haben mich den Grand Prix schauen lassen, aber als mein Puls hochgegangen ist, haben sie den Fernseher wieder ausgeschaltet."



XPB

Zurück nach OP: Alex Albon

MIT VETTEL ZU DEN GRÜNEN

Die Formel 1 macht Werbung für E-Fuels, um die EU-Kommission davon abzubringen, bei der Reduzierung der Treibhausgase im Sektor Mobilität einseitig auf Batterie-Autos zu setzen. In Deutschland wollen sich deshalb Vertreter des F1-Managements mit den Grünen treffen. Sebastian Vettel soll sie begleiten und Überzeugungsarbeit leisten. Der Ex-Champion hat in der Szene wegen seiner diversen Umweltaktionen ein gutes Standing.

WARUM NICHT 80 KM/H?

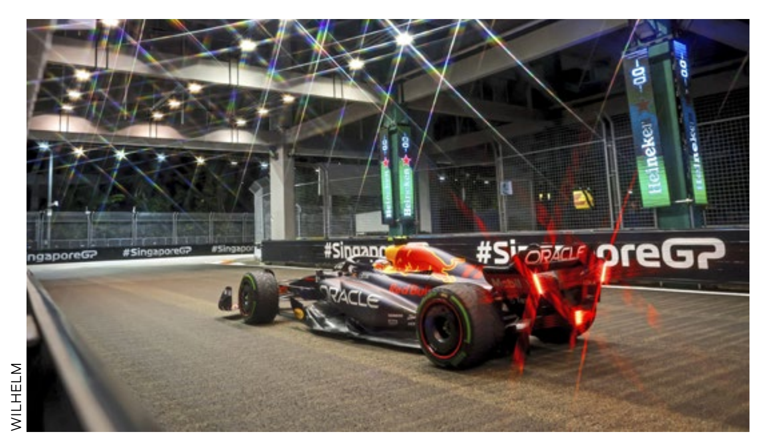
Ein Schmunzler aus der Fahrerbesprechung. Da soll Lewis Hamilton die Rennleitung gefragt haben, warum das Limit in der Boxengasse statt 60 nicht 80 km/h betrage. Eine Erhöhung würde ein Zweistopprennen möglich machen. Was der Spannung auf einer Strecke diene, auf der Überholen kompliziert ist. Sebastian Vettel erntete Lacher: „Lewis, wieso hast du das in den letzten acht Jahren nicht eingebracht?"

GASLY UND SEINE BRÜDER

Pierre Gasly legte nach dem GP Italien einen Track Day mit seinen vier Brüdern und seinem besten Kumpel ein. In Formel-Autos wurde sich gemessen. „Nach einem Training hatte jeder eine Ausrede. Kalte Bremsen und Reifen oder Rückenwind. Das war lustig."

KOMMENTAR

Nach Redaktionsschluss hat die FIA die ersten beiden Budgetdeckelsünder bekannt gegeben. Es dürfte sich um Red Bull und Aston Martin handeln. Im Fokus steht die Saison 2021. Eigentlich sollte es im ersten Jahr der Kostendeckelung am einfachsten gewesen sein, innerhalb der Grenzen zu bleiben. Erstens war das Limit mit 145 Millionen Dollar plus 1,2 Millionen pro zusätzlichem Rennen am höchsten. Zweitens mussten die Teams 2021 die Autos von 2020 übernehmen und durften die Technik nur in einem begrenzten Maß weiterentwickeln. Umso alarmierender ist es, dass zwei Teams das Ziel verfehlt haben. Laut FIA sollen die Übertretungen weniger als fünf Prozent betragen. Das geht sozusagen als Ordnungswidrigkeit durch. Alles, was darüber liegt, ist gemäß den Statuten ein Kapitalverbrechen. Der Strafenkatalog reicht von einer Verwarnung bis zum Ausschluss aus der WM. Das Strafmaß macht die FIA vom Einzelfall abhängig. Sonst würden die Teams abwägen, ob der Nutzen nicht größer ist als der Schaden. Eine mögliche Strafe ist ein nachträglicher Punktabzug und in der Folge eine entsprechende Zurückstufung in der Weltmeisterschaft. Da könnten ein Team und ein Fahrer im Nachhinein den WM-Titel verlieren. Die FIA steht hier vor einem Konflikt. Einerseits muss sie hart durchgreifen, weil sonst die ganze Budgetdeckelung infrage gestellt ist. Andererseits schadet nichts dem Ansehen des Sports mehr, wenn ein Jahr später die Ergebnisse geändert werden. In diesem Fall ist aber Härte gefragt. Als Abschreckung. Sonst geht es in dem Stil weiter. Ferrari und Mercedes haben nachgerechnet, dass Red Bull auch 2022 den Kostendeckel überschreiten wird. Bis zur Grenze von fünf Prozent Überziehung Milde walten zu lassen, macht eigentlich keinen Sinn. Entweder man ist gedopt oder nicht. Wie viel spielt keine Rolle. Mit fünf Millionen Dollar extra kann man viele Upgrades bauen. Das ist je nach Rechnung der Teams drei bis sieben Zehntel wert. Also ein klarer Wettbewerbsvorteil. ■



WILHELM

Augen und Scheinwerfer auf Red Bull: Was passiert im Budget-Streit?



Michael Schmidt
Redakteur

Wie sollen Budgetsünder bestraft werden? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Streit ums Geld

Red Bull und Aston Martin haben die Finanzregeln gebrochen. Die Konkurrenz fordert harte Strafen für die Überziehung des Kostendeckels. Falls nicht, steht die Idee der Budgetdeckelung auf dem Spiel.

Von: **Michael Schmidt**

Seit 2021 müssen sich die Formel-1-Teams an drei Reglements halten. Diese regeln den sportlichen Ablauf, die Technik und die Finanzen. In seiner 2021er-Version ist das Finanzreglement 46 Seiten stark. Es legt die Grundsätze, Prüfprozesse und die möglichen Strafen für Vergehen der Budgetdeckelung fest.

Gleich auf Seite 2 stehen die Ziele des Kostendeckels. Er soll Wettbewerbsgleichheit, mehr Fairness und eine nachhaltige finanzielle Stabilität für alle Teams garantieren. Für die Rechteinhaber war die Gleichstellung aller Teams das wichtigste Instrument, um für mehr Spannung und weniger Berechenbarkeit zu sorgen. Nichts schadet dem Sport mehr als die langjährige Dominanz eines Teams oder eines Fahrers.

Der Zauberstab der Serienbetreiber steht bereits nach einem Jahr auf dem Prüfstand. „Wenn jetzt ein Regelbruch nicht hart bestraft wird, steht die ganze Idee auf dem Spiel“, warnt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Weil milde Strafen zur Nachahmung verleiten. Die FIA steckt trotzdem in einem Zwiespalt. Wenn nachträglich Meisterschaftsstände korrigiert werden müssen, dann wirft das auch kein gutes Licht auf den Sport.

Ende September hatten die Buchprüfer der FIA ihre Untersuchungen bei den zehn Teams abgeschlossen. In dem Bericht für die Saison 2021 tauchen zwei Unregelmäßigkeit auf. Red Bull und Aston Martin wird ein Bruch der Finanzregeln vorgeworfen. Dem einen, weil er das Budget

> „Wir haben Leute entlassen und Gehälter gekürzt. Andere Teams stellen für viel Geld und Ablösen neue Leute ein. Wir fragen uns, wie das möglich ist.“
>
> Andreas Seidl, McLaren

überzogen haben soll, dem anderen, weil ihm Verfahrensfehler nachgewiesen wurden.

Die von der FIA festgestellte Summe, mit der Red Bull das für 2021 geltende Limit von 148,6 Millionen Dollar überzogen haben soll, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Die Konkurrenz geht nach eigenen Berechnungen von zehn Millionen Dollar aus. Diese Kalkulation stützt sich auf Beobachtungen, wie viele neue Teile die anderen Teams in einer Saison produziert haben, wie viele Angestellte sie beschäftigen und was ihnen Überläufer berichten. Red-Bull-Teamchef Christian Horner hält das für eine Milchmädchenrechnung: „Wie soll ein anderes Team wissen, zu welchen Kosten wir produzieren?“

Die Millionen-Frage

Red Bull wurde bereits im Juli geprüft. Die FIA-Detektive entdeckten offenbar erst im zweiten Anlauf Unregelmäßigkeiten. Die Konkurrenz hatte sie mit Informationen gefüttert, die sie von ehemaligen Red-Bull-Angestellten bekommen hatten. Zehn Millionen Dollar wäre gemäß den Statuten ein schwerwiegendes Vergehen und könnte schlimmstenfalls mit dem Ausschluss aus der WM bestraft werden, auf jeden Fall aber mit Abzug von Punkten für Fahrer und Team. Das hätte Max Verstappen nachträglich den WM-Titel kosten können.

Mercedes und Ferrari fürchten, dass die FIA einen solchen Skandal auf jeden Fall vermeiden wollte und die überzogenen Summen schöngerechnet hat.


Vorwürfe gegen Red Bull und Aston Martin: Beide sollen 2021 über dem erlaubten Budget gewirtschaftet haben

WILHELM

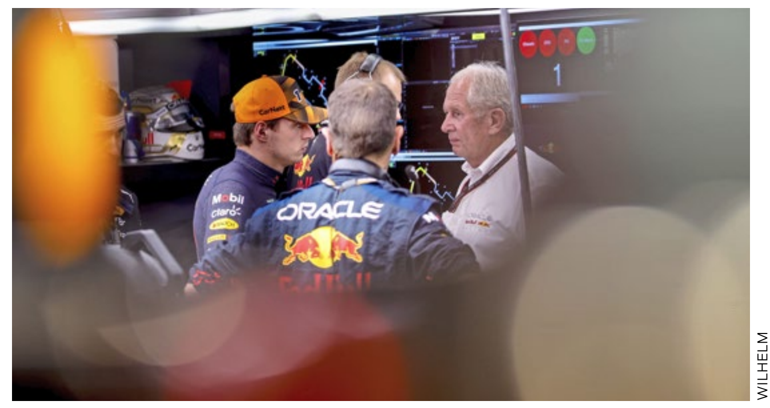
Red-Bull-Sportchef Helmut Marko verweist darauf, dass einige der angeblichen Kostenfaktoren nicht dem Team angerechnet werden dürfen, sondern den Tochterfirmen Red Bull Powertrains und Red Bull Advanced Technologies.

Die kritische Grenze, die ein „kleineres" von einem „schwerwiegenden" Vergehen trennt, liegt bei 7,4 Millionen Dollar. Je nachdem, wie viel Absicht hinter der Budgetüberschreitung liegt, können auch bei der leichteren Version schmerzhafte Strafen ausgesprochen werden. Zum Beispiel den Kostendeckel im Jahr darauf um die entsprechende Summe zu reduzieren.

Für Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur wären selbst drei Millionen Dollar kein Kavaliersdelikt. „Unser gesamter Upgrade-Etat beträgt nur 2,4 Millionen Dollar." Alpine gibt pro Jahr vier Millionen Dollar für neue Teile aus. Ferrari-Einsatzleiter Laurent Mekies erklärt: „Für 7,4 Millionen Dollar könnten wir 70 Ingenieure mehr einstellen." McLaren-Teamchef Andreas Seidl fügt hinzu: „Mit mehr Geld in der Kasse hätten wir Entlassungen oder Gehaltskürzungen vermeiden können." Da wundert man sich, dass Red Bull seine Mitarbeiter weiter so gut bezahlt. „Unsere Leute fragen uns, wie das möglich ist, was wir falsch machen." Horner beteuert: „Wir mussten 90 Leute entlassen."

Aus Sicht von Mercedes und Ferrari bringen höhere Ausgaben im Jahr 2021 gleich in dreifacher Hinsicht Vorteile: „Du hättest mehr Geld in die Konstruktion des 2022er-Autos investieren und früher beginnen können und profitierst damit nicht nur 2022, sondern auch noch im Folgejahr, weil man den Entwicklungsvorsprung weiter mitschleppt." Ferrari und Mercedes mussten die Entwicklung neuer Teile für das 2022er-Auto frühzeitig einstellen. „Es ist nur noch Geld für kleinere Modifikationen da. Unsere letzten kommen in Austin", heißt es bei Mercedes.

Ferraris Hochrechnungen haben ergeben, dass Red Bull in diesem Jahr noch mehr überzieht. „Wir hätten uns diese Zahl an Upgrades nie leisten können", beteuert Binotto. Und er fügt hinzu: „Wer 2021 nicht das Limit einhalten konnte, kann es 2022 erst recht nicht. 2021 mussten wir die Chassis von 2020 übernehmen und durften nur eine große Änderung am Auto vornehmen. Mit den 2022er-Autos konnten wir kein Teil vom Vorjahr übernehmen. Das sind allein 30 Millionen Dollar Extra-Kosten." Horner feuert zurück: „Unsere Gegner haben mehr neue Teile gebracht als wir." ■



WILHELM

Droht sogar der WM-Verlust? Red Bull hofft auf ein mildes FIA-Urteil



WILHELM

Red-Bull-Vorteil auf Jahre? Ferrari-Teamchef Mattia Binotto klagt an


WILHELM

Einig mit Ferrari: Mercedes fordert harte Strafen für Budget-Sünder



WILHELM

Zweiter Fall: In Aston Martins Büchern soll es Unregelmäßigkeiten gegeben haben

Formel 1

Die Sprintliste der F1

Die FIA hat für sechs Sprintrennen 2023 grünes Licht gegeben. Es gibt eine vorläufige Liste, wo die Sprints stattfinden sollen. Drei Kriterien entscheiden über die Vergabe.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 wollte eigentlich schon in diesem Jahr sechs Sprintrennen abhalten. Der Plan scheiterte am Veto der Teams. Die wollten mehr Geld. Nachdem das geklärt war, legte sich die FIA quer. Sie beklagte Mehraufwand bei der Bewertung von Unfallschäden, die auf den Budgetdeckel draufgeschlagen werden sollen. Jetzt soll jedes Team pauschal 900000 Dollar mehr ausgeben dürfen. Die FIA kassiert bei der doppelten Zahl an Sprintrennen rund 630000 Dollar mehr Nenngeld.

Noch steht nicht fest, wer 2023 den Zuschlag für ein Sprintrennen erhält. Auf einer vorläufigen Liste stehen Jeddah, Imola, Spielberg, Zandvoort, Suzuka und Interlagos. Drei Kriterien werden am Ende darüber entscheiden, wo die Mini-Grands-Prix stattfinden: Es muss attraktiv für die TV-Zuschauer sein. Der Promoter sollte eine Bonuszahlung zum Antrittsgeld leisten. Und die Rennstrecke sollte sich zum Überholen eignen. Das könnte Imola und Zandvoort aus dem Rennen werfen. Dort gab es dieses Jahr jeweils nur 19 Überholmanöver im Hauptrennen. ■



WILHELM

Sechs Sprints in F1-Saison 2023: Jeddah könnte den ersten austragen

Formel 1

Duell der Deutschen

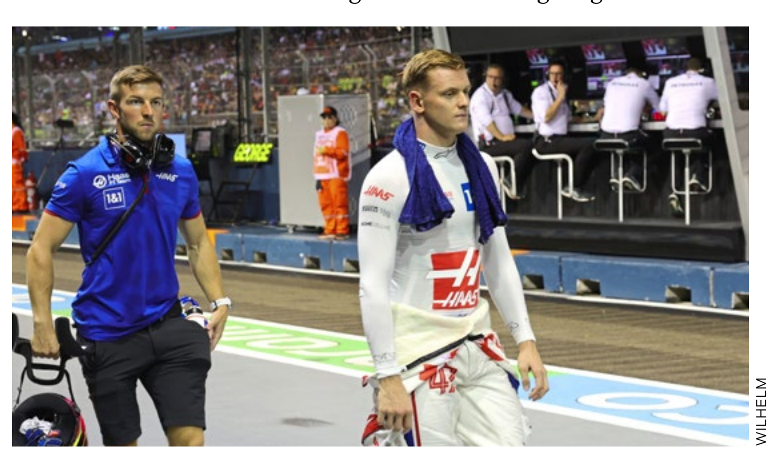
Pierre Gasly bei Alpine, Nyck de Vries bei Alpha Tauri und wahrscheinlich Logan Sargeant bei Williams. Damit ist nur noch das zweite Haas-Cockpit unbesetzt. Die Wahl fällt zwischen Nico Hülkenberg und Mick Schumacher.

Von: **Michael Schmidt**

Das Fahrerfeld für 2023 füllt sich. Nyck de Vries wird in der kommenden Saison für Alpha Tauri fahren. Der 27-jährige Niederländer musste zuerst seine Verpflichtungen bei Toyota in der WEC lösen. Damit ist der Weg für Pierre Gasly zu Alpine frei – nach Zahlung einer Ablöse. Dort wird Gasly auf seinen ehemaligen Erzfeind Esteban Ocon treffen.

Williams will sich mit der Bekanntgabe seiner Fahrerpaarung bis zum Saisonfinale Zeit lassen. Das ist ein starkes Indiz dafür, dass Logan Sargeant ganz oben auf der Wunschliste steht. Der 21-jährige Amerikaner braucht noch Punkte für die Superlizenz. Die soll er sich beim Formel-2-Finale in Abu Dhabi holen. Platz 5 in der Gesamtwertung reicht. Momentan ist Sargeant Dritter.

Auch Haas will sich mit seiner Fahrerwahl noch Zeit lassen. Es wird zum Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Nico Hülkenberg und Mick Schumacher. Zunächst standen die Chancen für Hülkenberg besser. Doch Schumacher hat sich nach der Sommerpause mit starken Rennen zurückgekämpft. Am Sonntag machte er zuletzt oft eine bessere Figur als Kevin Magnussen. Teamchef Guenther Steiner bremst: „Ich will nichts überstürzen und mir erst klar werden, was wichtiger ist: Speed oder Erfahrung. Bei Mick will ich sehen, wie er sich in den nächsten Rennen entwickelt und ob ihm wieder in der zweiten Saison der Durchbruch gelingt." ■



WILHELM

Noch keine Entscheidung: Haas lässt sich Zeit, Schumacher kämpft weiter

NACHRICHTEN

ZWEI PIRELLI-TESTS
Pirelli bekommt jetzt sogar zwei Tests, um seine neuen Reifenmischungen für 2023 zu testen. Neben Austin wird nun auch in Suzuka mit den Pirelli-Prototypen gefahren, bei Regen auch in Mexiko. Dafür wird die zweite freie Trainingssitzung um jeweils 30 Minuten verlängert.

SIM-ERSATZ FÜR PIASTRI
Oscar Piastri fällt als Simulatorfahrer für Alpine aus. Trotzdem hat der Australier noch keine Freigabe für McLaren. Als Piastri-Ersatz im Simulator teilen sich Jordan King und Oliver Rowland die Aufgabe.

ENDE FÜR W-SERIE
Die W-Series fuhr in Singapur ihr letztes Rennen. Der Frauen-Meisterschaft ist das Geld ausgegangen. Für den Transport der Autos bezahlte der Veranstalter.

MONACO GESTUTZT
Die Formel 1 verlängerte den Vertrag für den Grand Prix in Monaco für drei Jahre. Die alte Dame musste dafür einige Rechte abtreten. Zukünftig übernimmt die Formel 1 wie auf allen Strecken die TV-Produktion und bestimmt über die Bandenwerbung. Auch beim Antrittsgeld hat sich etwas getan. Monaco hat zuvor etwa 14 Millionen US-Dollar bezahlt. Künftig soll es etwas mehr sein.

KALENDER DER INDYCAR
Die IndyCar-Rennserie hat ihren Rennkalender für die kommende Saison veröffentlicht. 17 Rennen stehen im Programmheft. Saisonauftakt ist Anfang März, Saisonende im September. Die Daten: St. Petersburg (5.3.), Texas (2.4.), Long Beach (16.4.), Barber Motorsport Park (30.4), Indy-Road-Course (13.5.), Indy 500 (28.5), Detroit (4.6.), Road America (18.6.), Mid-Ohio (2.7.), Toronto (16.7.), Iowa (22./23.7.), Nashville (6.8.), Indy-Road-Course 2 (12.8.), Gateway (27.8.), Portland (3.9.), Laguna Seca (10.9.).

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

76-tlg.

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand.



AMG holte die Fahrer- und Teamtitel in der GTWC und im Endurance Cup

GTWC

AMG mit Titelflut

Beim Finale zum Endurance Cup der GT World Challenge in Barcelona krönte sich das Mercedes-Team Akkodis ASP mit den Piloten Raffaele Marciello, Jules Gounon und Daniel Juncadella zum Meister der Saison 2022. Akkodis ASP und Marciello holten obendrein die Gesamttitel in der GTWC Europe.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Was ist wichtiger bei einem Finale? Die Titelentscheidungen oder der Rennsieg? Und was, wenn beides miteinander eng verknüpft ist? Insofern war das Finale zum Endurance Cup in der GT World Challenge Europe in Barcelona ein echter Thriller. Das Titelduell zwischen dem Mercedes-Team Akkodis ASP (Raffaele Marciello, Jules Gounon und Daniel Juncadella) und dem Ferrari-Team Iron Lynx (Alessandro Pier Guidi, Antonio Fuoco und Alessio Rovera) war vor dem letzten 3h-Rennen der Saison 2022 punktetechnisch so ausgeglichen, dass Mercedes bei einem Ferrari-Sieg auf jeden Fall Zweiter werden musste, um den Titel zu holen. Mal abgesehen davon, dass Mercedes in Barcelona nicht die Pace hatte, um aufs Podium zu fahren, war es am Ende auch gar nicht nötig – Porsche sei Dank.

Das Ferrari-Team Iron Lynx schien auf den Sieg gepolt zu sein: Im Qualifying holte man die Pole-Position, im ersten Stint distanzierte Alessandro Pier Guidi das Verfolgerfeld um über acht Sekunden – gleichzeitig hing der Akkodis-ASP-Mercedes von Daniel Juncadella auf Platz 6 fest, nachdem der Spanier vom achten Startplatz losbrausen musste. Mercedes musste in Barcelona also hoffen, dass der Iron-Lynx-Ferrari nicht gewinnen würde.

Fuoco fehlten 2 Pünktchen

Im Rückblick muss sich Mercedes beim Porsche-Trio Klaus Bachler, Alessio Picariello und Matteo Cairoli bedanken. Den Piloten des Dinamic-Elfers mit der Startnummer 54 gelang es nämlich beim letzten Boxenstopp, im Rennen den bockstarken Ferrari des Iron-Lynx-Teams hinter sich zu lassen. Aufgrund mehrerer Fahrerwechsel in der Saison hatte bei Ferrari nur noch Antonio Fuoco eine Chance auf den Titel. Aber da der Dinamic-Elfer siegte, Fuoco nur Platz 2 belegte und das Akkodis-Mercedes-Team auf Platz 5 ins Ziel kam, verlor Unglücksrabe Fuoco den Titel gegen die Mercedes-Kutscher ganz knapp – um gerade mal zwei Pünktchen!



Das Duell um die Meisterschaft im Endurance Cup zwischen Ferrari und Mercedes war eng. AMG holte die Titel, weil Porsche den Ferrari-Sieg im Finale verhinderte.

Der Porsche-Sieg entscheid also auch den Titelkampf, und das kam so: Im zweiten Stint konnte sowohl der Emil-Frey-Lamborghini mit der Startnummer 63 als auch der Dinamic-Porsche (#54) den Abstand zu Alessio Rovera auf null reduzieren. Warum? Nun, Ferrari-Startfahrer Alessandro Pier Guidi kam beim ersten Stopp vorzeitig rein, denn er hatte einen schleichenden Plattfuß. Das Team reagierte sofort und erhöhte für den zweiten Stint den Luftdruck – womit erklärbar ist, warum Rovera die famose Pace von Pier Guidi nicht mehr fortsetzen konnte.

Jedenfalls hatte Albert Costa im Lamborghini Huracán des Emil-Frey-Teams den Rückstand auf Rovera nach etwa 20 Minuten im zweiten Stint als Erster zugefahren und erhöhte fortwährend den Druck auf den Italiener. Eine Runde vor dem letzten Boxenstopp konnte sich Costa dann schließlich am Ferrari vorbeipressen.

Doch Lamborghini und Ferrari hatten die Rechnung ohne den Dinamic-Porsche gemacht, der sich im zweiten Stint Stück für Stück an das Führungsduo herangezoomt hatte, dann aber vorzeitig mit einem Undercut in die Boxengasse abbog. Als alle Teams ihren zweiten Stopp absolviert hatten, führte der Porsche vor dem Ferrari und dem Lambo. Das Akkodis-Team hatte mit Platz 5

alles unter Kontrolle – aber natürlich nur solange, wie der Ferrari nicht gewann.

Die Renngötter ließen die Spannung natürlich nicht einfach so entweichen: 40 Minuten vor Rennende sorgte eine Safety-Car-Phase für eine Unterbrechung, die das Feld unvermeidlich wieder zusammenschob. Noch bitterer: Auslöser der Gelbphase war der Ferrari 488 der Lady-Crew des Iron Lynx-Teams (Sarah Bovy, Michelle Gatting, Rahel Frey), der mit Getriebeschaden auf der Strecke stand. Die Iron-Dames-Mannschaft war mit der Meisterschaftsführung nach Barcelona gereist, durch den Ausfall verloren sie den Titel in der Gold-Cup-Wertung.

Natürlich war Ferrari-Pilot Antonio Fuoco wild entschlossen, die Chance zu nutzen, doch beim Restart 30 Minuten vor dem Rennende konnte sich Porsche-Schlussfahrer Matteo Cairoli sofort von Fuoco lösen und einen kleinen Gap von zwei Sekunden herausfahren. Zeitgleich kam der auf Platz 5 liegende Mercedes-Titelanwärter Raffaele Marciello (#88) unter Druck von Audi-Pilot Nico Müller, der zusammen mit Frédéric Vervisch und Ex-MotoGP-Star Valentino Rossi das dritte Top-5-Resultat der Saison 2022 sicherstellen wollte.

Matteo Cairoli ohne Nerven

Wir machen es kurz: Weder konnte Nico Müller den Mercedes von Marciello überholen noch konnte Antonio Fuoco den Porsche von Cairoli schlagen. Wenngleich Matteo Cairoli am Ende der vorletzten Runde durch einen kleinen Fahrfehler seinen Vorsprung einbüßte, und Fuoco in der letzten Runde des Rennens fast an der Stoßstange des Führenden zu kleben schien. Cairoli behielt jedoch die Nerven und holte den ersten Porsche-Sieg im Endurance Cup der Saison 2022, hinter dem Ferrari eroberte der Emil-Frey-Lamborghini den letzten Podiumsplatz.

Platz 5 reichte für das Mercedes-Team Akkodis ASP zum Teamtitel und für die Mercedes-Piloten Marciello, Gounon und Juncadella zum Fahrertitel im Endurance Cup. Marciello hatte bereits zwei Wochen zuvor in Valencia den Gesamttitel in der GT World Challenge sicherstellen können, dazu gewann sein Team nun in Barcelona auch noch den GTWC-Gesamttitel in der Teamwertung. Alle Beteiligten waren sichtbar froh darüber: „Man sollte erstens nicht vergessen, dass wir nach dem ersten Stint fast 30 Sekunden hinter dem führenden Ferrari lagen“, hielt Marciello nach dem Rennen fest. „Da waren unsere Titelchancen fast beim Teufel. Wir hatten heute nicht die Pace, um bei den wärmeren Bedingungen an der Spitze mitzufahren. Demzufolge mussten wir darauf hoffen, dass der Ferrari nicht siegt.“

Zweitens verwiesen Marciello und Teamkollege Gounon darauf, dass ihnen der Titel beim zweiten Boxenstopp fast zu entgleiten drohte: Gounon hatte in seinem Stint einen schleichenden Plattfuß (wie der Ferrari im ersten Stint), doch Mercedes konnte es sich nicht leisten, Jules Gounon vor dem Öffnen des Boxenstoppfensters reinzuholen – ein zusätzlicher Stopp hätte alle Titelchancen ruiniert.

Also musste Jules Gounon mit einem Restluftdruck von 0,8 bar auf der Strecke herumeiern. Beim Stopp musste das Team sogar noch fünf Sekunden warten, sonst wäre Raffaele Marciello wegen der GTWC-Boxenstoppregeln zu früh wieder auf die Strecke zurückgekehrt. „Check meine Fahrzeit, mein letzter Stint dauerte 64.57 Minuten, und 65 Minuten sind das Maximum“, feixte Marciello im Ziel.

Und wir fügen drittens an: Ohne den mächtigen Undercut-Stopp des Dinamic-Teams und die beherzten ersten Runden im dritten Stint von Matteo Cairoli, die es Porsche überhaupt erst ermöglichten, die Führung zu übernehmen, wäre die Sache mit dem Titelgewinn für Mercedes unter Umständen sogar noch ziemlich in die Hose gegangen.

Titel trotz Speed-Defizit

Neben der Strategie spielten in Barcelona auch Setup-Themen eine wichtige Rolle: Am Renntag war es deutlich wärmer als an den Tagen zuvor. Ferrari hatte das Training bei kühleren Bedingungen dominiert, doch Porsche hatte bei den wärmeren Temperaturen am Renntag den klar besseren Reifenverschleiß.

Mercedes profitierte diesmal nicht von den wärmeren Bedingungen: „Mit der aktuellen Reifenspezifikation war es auf dieser Strecke für uns ein schwieriges Rennen“, sagte Meister Marciello. „Eigentlich waren wir in der ganzen Saison nie die Schnellsten im Endurance Cup – vielleicht mit Ausnahme vom 24h-Rennen in Spa, wo wir gewonnen haben.“ ■



GTWC

Beim Start war die Welt für Ferrari in Ordnung, aber es reichte nicht zum Sieg



GTWC

Erster Porsche-Sieg im Endurance Cup 2022 für Bachler, Cairoli und Picariello



GTWC

Das Finale der GTWC in Barcelona glänzte mit gutem Wetter und vielen Fans

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

FÜNFTER SAISONLAUF IN BARCELONA (SPANIEN)

Länge der Strecke: 4,675 km; **Renndistanz:** 97 Runden =453,475 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Alessandro Pier Guidi, Antonio Fuoco, Alessio Rovera; Iron Lynx-Ferrari 488 GT3 (#71): 1.44,588 min; **Schnellste Rennrunde:** Raffaele Marciello; Akkodis ASP-Mercedes AMG GT GT3 (#88): 1.46,618 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#54	Cairoli/Bachler/Picariello	Dinamic-Porsche 911 GT3	3:01.26,201 h
2.	Pro	#71	Pier Guidi/Rovera/Fuoco	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+0,873 s
3.	Pro	#63	Bortolotti/Aitken/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+9,098 s
4.	Pro	#32	Vanthoor/Feller/Weerts	WRT-Audi R8 LMS GT3	+9,670 s
5.	Pro	#88	Marciello/Juncadella/Gounon	Akkodis-ASP-AMG GT3	+22,168 s
6.	Pro	#46	Müller/Rossi/Vervisch	WRT-Audi R8 LMS GT3	+26,517 s
7.	Pro	#25	Mies/Niederhauser/Legeret	Saintéloc-Audi R8 GT3	+26,870 s
8.	Pro	#2	Engel/Stolz/Schothorst	Getspeed-AMG GT3	+31,325 s
9.	Pro	#98	Eng/Farfus/Yelloly	Rowe-BMW M4 GT3	+46,555 s
10.	Pro	#38	Bell/Wilkinson/Kirchhöfer	Jota-McLaren 720 S GT3	+48,961 s
11.	Silver	#30	Simmenauer/Goethe/Neubauer	WRT-Audi R8 LMS GT3	+49,310 s
12.	Silver	#159	Maldonado/Donald/Kjaergard	Garage 59-McLaren 720 S	+53,155 s
13.	Pro	#50	Harper/Verhagen/Hesse	Rowe-BMW M4 GT3	+55,920 s
14.	Silver	#14	Wishofer/White/Lappalainen	Emil Frey-Huracán GT3	+57,746 s
15.	Silver	#777	Al Zubair/Jefferies/Schiller	Al Manar HRT-AMG GT3	+58,572 s

Ein passendes Ende



Nur die beiden Acura von Meyer Shank und Wayne Taylor kämpften in Road Atlanta um die DPI-Meistertitel – Meyer Shank holte Sieg und Titel

IMSA

Seit Daytona 2017 bilden die DPI-Autos die IMSA-Topklasse. Vor dem GTP-Neustart 2023 verabschiedete sich die kleine DPI-Meute von Cadillac und Acura bei ihrem 59. und letzten Auftritt mit einem Kracher-Rennen von den Fans. Die Highlights: Cadillac warf den Sieg nach einem teaminternen Crash weg, Wayne Taylor Racing verlor den Titel nur 13 Minuten vor dem Ende durch einen Feindkontakt.

Von: **Marcus Schurig**

Die 25. Ausgabe des 10h-Rennens in Road Atlanta sorgte für den passenden Abschied der DPI-Ära. Road Atlanta sorgte mit seiner einmalig wilden Kombination aus kurzer, anspruchsvoller Strecke und dichtem Verkehr für ein dramatisches Finish, dass viele Verlierer und einen strahlenden Sieger produzierte – und alles wie immer in Atlanta auf den letzten Drücker, oder präziser: in der letzten Rennstunde.

Starten wir mit den strahlenden und auch ein wenig überraschten Siegern: Die Acura-Truppe von Meyer Shank Racing holte mit Tom Blomqvist und Oliver Jarvis (und mithilfe des dritten Fahrers Hélio Castroneves) den Rennsieg und den Meistertitel. „Ich hatte ein gutes Gefühl, dass es an diesem Wochenende klappen könnte“, sagte Blomqvist, der im Gegensatz zu Teamkollege Jarvis auch im nächsten Jahr beim Shank-Team fahren wird. „Dass das Finale jedoch so dramatisch verläuft, damit konnte keiner rechnen.“

Trumpfkarte Track Position

Blomqvist hatte zwar am Freitag die Pole-Position geholt und den Punkterückstand auf die Titelgegner und Acura-Markenkollegen Wayne Taylor Racing von 19 auf 14 Zähler reduziert, doch das änderte nichts an der Grundkonstellation im Rennen: Jarvis und Blomqvist mussten die WTR-Piloten Filipe Albuquerque und Ricky Taylor, die in Atlanta von Brendon Hartley unterstützt wurden, auf der Strecke schlagen, um Meister zu werden. Doch bereits nach wenigen Runden im Rennen verlor Pole-Sitter Blomqvist die Führung, und im letzten Renndrittel wuchs der Abstand zum WTR-Acura phasenweise auf über 20 Sekunden an.

> „Die achte Gelbphase nach dem teaminternen Cadillac-Unfall kam für uns zum perfekten Zeitpunkt, weil unsere Spritspartaktik so perfekt aufging.“
>
> Acura-Pilot Oliver Jarvis

Ein Verdacht: Die Fahrerpaarung von WTR schien besser und homogener zu sein. Was viele zu diesem Zeitpunkt nicht auf dem Zettel hatten: Das Meyer-Shank-Team realisierte, dass man WTR über den reinen Speed eher nicht knacken würde. Also setzte man auf die Karte Taktik. „Wir haben früh im letzten Drittel begonnen, gezielt Sprit zu sparen“, so Jarvis nach dem Rennen. „Natürlich fährt man dann etwas langsamer, daher wurde der Abstand auch größer, aber das kann man im Finale drehen, wenn man beim allerletzten Stopp eine kürzere Nachtankzeit hat.“

Selbst WTR-Teamchef Wayne Taylor hatte die Titelgegner vor der dramatischen letzten Stunde nicht abgeschrieben: „Track Position ist in Atlanta aufgrund der kurzen Strecke und des dichten Verkehrs extrem wichtig. Dazu verliert man Abtrieb, wenn man hinter einem anderen DPI-Auto festhängt, und Überholen kann man hier auch nur sehr schwer.“ Damit hatte Taylor alle Atlanta-Weisheiten in zwei Sätzen zusammengefasst – und im Rückblick die Richtigkeit der Strategie von Meyer Shank bestätigt.

Was aber in der letzten Stunde passierte, konnte niemand ahnen – auch wenn das 10h-Rennen in Atlanta schon in der Vergangenheit Dramen ohne Ende produziert hat. Diesmal lief es so: 50 Minuten vor Schluss kollidierten die beiden Cadillac von Chip Ganassi Racing beim teaminternen Duell um Platz 3. Earl Bamber (#02) wurde eingangs Start-Ziel im Verkehr aufgehalten, Renger van der Zande zog im Schwesterauto auf der Außenspur dane-


IMSA

Das WTR-Acura-Team verlor das Rennen erst beim Stopp, dann mit Unfall


IMSA

Bester Caddy in Atlanta war das Whelen-Auto von Derani, Pla und Conway

ben, Bamber hielt auf der Innenspur vor Turn 1 dagegen. Dann hat es Boom gemacht: Beide DPI landeten in den Reifenstapeln, die Siegchancen von Cadillac waren weg, die Stewards gaben Bamber die Schuld. Damit führte Albuquerque, doch durch die folgende Gelbphase war sein Vorsprung auf Blomqvist von über zehn Sekunden beim Teufel.

Die Folge: Blomqvist folgte Albuquerque beim letzten Stopp unter Gelb in Runde 393 wie ein Schatten in die Boxengasse – und kam vor ihm raus. Der Grund: die kürzere Nachtankzeit als Resultat der konsequenten Spritsparerei. So führte auf einmal der Außenseiter, der im letzten Drittel eher blass geblieben war.

Doch damit waren noch nicht alle Fragen geklärt: Wie groß ist der Vorteil, vorne zu fahren? Und wer ist besser: Albuquerque oder Blomqvist? Oder hatte Meyer Shank zu hoch gepokert? Denn der Verdacht lag nahe, dass die kürzere Nachtankzeit auch ein Poker war, Stichwort: Shortfill, um auf jeden Fall in Führung zu kommen. Wayne Taylor Racing reagierte genau auf den letzten Punkt und kam vor der Rennfreigabe noch mal kurz an die Box, um Kraftstoff nachzufüllen, der Shank-Acura blieb draußen.

Beim Restart in Runde 399 wurde schnell klar, dass die Führung eher ein Vorteil war. Gleich in der ersten Runde hatte Albuquerque in den Esses minimal Feindkontakt, in der Folge setzte sich Blomqvist um bis zu vier Sekunden ab. Doch auch der Leader hatte seine Momente beim Dübeln durch den Verkehr: „Ich habe in den letzten 30 Minuten beim Überrunden sicher ein Dutzend Mal auf die Karte Risiko gesetzt“, so Blomqvist. „Das hätte auch schiefgehen können.“

Schief ging es in Runde 415 dann für Albuquerque, als er den Rückstand wieder eingedampft hatte und beim Überfahren der Ziellinie nur ein Zehntel hinter Blomqvist lag: Der Portugiese griff auf der Außenspur an, die Attacke lief ins Leere. Auf der Kuppe in Turn 3 presste sich Tom Blomqvist auf letzter Rille am GTD-AMG von Philip Ellis vorbei, Albuquerque wollte 13 Minuten vor Ende nicht den Anschluss verlieren. Es kam zum Kontakt, die hintere Aufhängung war verbogen, das Rennen gelaufen.

„Ich bin total enttäuscht“, so Albuquerque. „Es war eine dieser Situationen, wo du in Sekundenbruchteilen und nach Instinkt eine Entscheidung treffen musst, wobei ich dem AMG-Fahrer keinen Vorwurf mache.“ WTR hatte mit Albuquerque und Taylor vielleicht die bessere Fahrerkombination und holte mehr Siege, aber im Finale wurden sie von Meyer Shank über die Track Position ausgetanzt. Das Team von Taylor verlor dabei zum dritten Mal in Folge beim letzten Rennen den Titel. „Ich bin es ehrlich leid, auch wenn ich Shank den Titel gönne, sie haben heute den besseren Job gemacht“, sagte Taylor.

Die perfekte Fügung

Damit siegte in Atlanta wieder mal (und wie so oft) nicht das schnellste Auto: Die beiden Cadillac von Chip Ganassi Racing lagen beim Schnitt der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden auf ein Zehntel gleichauf – den Acuras fehlten satte drei Zehntel. Der Unfall der Teamkollegen Bamber und van der Zande in Runde 301 machte nicht nur die Siegchancen von Cadillac zunichte, sondern entschied indirekt auch das Acura-Duell an der Spitze: „Die achte Gelbphase kam für uns zum perfekten Zeitpunkt“, so Jarvis. „Wir brauchten den Stopp genau da, so konnten wir das Schwesterauto überholen und kamen auch noch ohne Extrastopp ins Ziel – das war die perfekte Fügung.“

Die Stimmung bei Cadillac war weniger perfekt: Zum teaminternen Crash gab es offiziell keinen Kommentar – außer, dass so was nicht passieren sollte. Das Nummer-02-Auto von Bamber, Alex Lynn und Ryan Hunter-Reay hatte exzellente Chancen auf den Sieg – es wäre der 28. Caddy-Sieg beim 59. DPI-Rennen gewesen.

Der unfallbedingte Rückfall der Ganassi-Autos auf die Plätze 4 und 8 machte den Weg frei für die Caddy-Mitläufer: Der Whelen-DPI (Derani/Pla/Conway) staubte Rang 2 ab, der Ally-Cadillac von Jimmie Johnson, Kamui Kobayashi und Mike Rockenfeller holte Platz 3. „Das ist zwar nett, aber vom Speed her waren wir chancenlos, auch im Cadillac-internen Vergleich. Da fehlte uns eine volle Sekunde“, grantelte Mike Rockenfeller.

Am Montag nach dem Rennen testeten Cadillac, BMW und Acura in Road Atlanta ihre neuen GTP-Rennwagen. 112 Tage liegen zwischen dem Finale 2022 und dem Saisonstart 2023. Mal sehen, wer in zwölf Monaten in Road Atlanta um den Titel kämpft … ■

NACHRICHTEN

CGR: STARKES WEC-TRIO

Das Cadillac-Team von Chip Ganassi gab am Montag nach dem IMSA-Finale die Fahrerpaarung für den WEC-Einsatz 2023 mit dem neuen Cadillac-GTP bekannt: Earl Bamber, Alex Lynn und Richard Westbrook werden die volle WM-Saison als Stammfahrer bestreiten. Außerdem startet das Trio beim IMSA-Saisonauftakt in Daytona in einem zweiten Auto. Sébastien Bourdais und Renger van der Zande wurden als IMSA-Piloten schon bestätigt. Laut unbestätigten Gerüchten will Cadillac beim 24h-Rennen in Le Mans drei Autos einsetzen: zwei Wagen von Chip Ganassi plus den Action-Express-Cadillac von Pipo Derani und Alex Sims.

NEWS VOM FAHRERMARKT

Neben Chip Ganassi Racing (oben) gibt es weitere Bewegung auf dem Prototypen-Fahrermarkt: Wayne Taylor Racing hat Louis Delétraz als dritten Fahrer für die langen Rennen in der Saison 2023 verpflichtet, dazu soll der Franzose 2024 den geplanten zweiten Acura von WTR pilotieren. Toyota-Werksfahrer Kamui Kobayashi bestritt in Atlanta sein letztes IMSA-Rennen, weil seine Aufgaben als Toyota-Teamchef in Zukunft Priorität haben. Maxime Martin fuhr in Atlanta sein letztes Rennen für Aston Martin, angeblich kehrt der Belgier zurück zu BMW. Felipe Fraga hat wohl die besten Chancen, Oliver Jarvis beim neuen Meister-Team Meyer Shank Racing zu ersetzen.

LMP2-TITEL FÜR FARANO

Das Team Tower Motorsport hat zum dritten Mal in Folge die LMP2-Klasse beim 10h-Rennen in Road Atlanta gewonnen, Stammfahrer John Farano sicherte sich den Meistertitel. Farano und seine Teamkollegen Louis Delétraz and Rui Pinto de Andrade schlugen die Teams DragonSpeed (Hedman/Montoya/Montoya) und PR1 Mathiasen (Thomas/Pierson/Nunez).



Full House: Lexus startete von der Pole-Position, hatte die meisten Führungsrunden, markierte die schnellsten Runden im Rennen – und holte den Sieg!

IMSA

Lexus gewinnt Krimi

Die Titelentscheidungen in den beiden GT3-Klassen waren beim IMSA-Finale in Road Atlanta gar nicht so sehr das Salz in der Suppe. Trotzdem packten die GT-Kutscher in der letzten Stunde den großen Pfefferstreuer aus und würzten das Finale mit einer gehörigen Portion Schärfe.

Von: **Marcus Schurig**

Maximale Spannung bis zum Zielstrich – das sind wir beim IMSA-Finale in Road Atlanta ja fast schon gewohnt. Doch die GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams setzte anno 2022 noch einen drauf: Die letzten 32 Minuten nach dem letzten Restart boten den Fans einen wilden Vierkampf mit vier Herstellern, den man nur stehend, aber keinesfalls sitzend ertragen konnte. Und das Rennen der GT-Topklasse war mit dem Fallen der Zielflagge noch gar nicht vorbei …

Beginnen wir mit der Szene des Rennens: Es waren noch exakt 21.45 Minuten zu fahren, da überschlugen sich die Ereignisse in der GTD-Pro-Klasse nach spektakulärer IMSA-Manier. Jack Hawksworth hielt im Lexus RC F GT3 die Spitze, doch drei Piloten saßen ihm direkt im Nacken.

4 GT in einem Autoknäuel

Mathieu Jaminet im Pfaff-911 blies am Ende der Gegengeraden beim Anbremsen der Schikane zur Attacke, Hawksworth blockte ihn auf der Innenspur. Jaminet schob Hawksworth an, direkt dahinter witterten Daniel Serra (Risi-Ferrari, #62) und Connor de Phillippi im Rahal-BMW (#25) ihre Chancen – die Viererbande schob sich auf dem kurzen Sprint bis zur letzten Kurve (Turn 12) zu einem GT-Autoknäuel zusammen. Jeder fuhr jedem leicht in die Kiste, nichts Grobes, einfach nur bestes und hartes Racing.

Hawksworth boxte ausgangs der Schikane den von außen attackierenden BMW leicht in den Dreck, ausgangs Turn 12 tat Serra noch mal das Gleiche mit BMW-Pilot de Phillippi. Der Ferrari war der Gewinner dieser Momentaufnahme, denn er holte zwei Plätze, während der ursprüngliche Angreifer, Jaminet im Porsche, zwei Positionen einbüßte.

> „Ich hatte in den letzten 30 Rennminuten in Road Atlanta mehr Feindkontakte mit anderen Autos als in der ganzen IMSA-Saison 2022.“
>
> Lexus-Pilot Jack Hawksworth

Hawksworth war zwar noch in Front, aber seine Freude sollte nicht lange halten: Serra kassierte den Briten einen Umlauf später und zog dann sukzessive um bis zu vier Sekunden weg, während die drei Verfolger bis zum Schluss beherzt um die finale Reihenfolge kämpften.

Drei Minuten vor Rennende wurde das grandiose Gemetzel von der neunten und letzten Gelbphase gestoppt, es sollte keinen Restart mehr geben: Ferrari vor Lexus vor BMW vor Porsche, so schien es. Keine 30 Sekunden nach der Zieldurchfahrt dann die Hiobsbotschaft für Ferrari: Daniel Serra hatte die maximale Fahrzeit im Berechnungszeitraum von sechs Stunden überschritten, die Rennleitung verdonnerte den Risi-Renner auf den letzten Klassenrang. Korrekt: Statt Spannung bis zum Zielstrich muss es in der IMSA eigentlich Spannung bis hinter dem Zielstrich heißen.

Lexus mit Ausdauersieg

Durch die Zurückversetzung des Ferrari holte das Vasser-Sullivan-Team den ersten Langstreckensieg in der GT3-Klasse für Lexus – im sechsten Jahr des Programms. Jack Hawksworth war überglücklich, den „Dogfight“ gewonnen zu haben. „Die letzten 30 Minuten waren das Wildeste,



IMSA

GTD-Pro-Meister: Die Porsche-Piloten Mathieu Jaminet und Matt Campbell



IMSA

Dominik Farnbacher sicherte den NSX-Sieg in Road Atlanta für Acura ab

was ich in meiner Rennfahrerkarriere je erlebt habe", so Hawksworth. „Ich hatte in 30 Minuten mehr Feindkontakt mit anderen Autos als in der gesamten Saison! Es ist ein Wunder, dass der Lexus heil geblieben ist, denn die Berührungen waren nicht ohne."

Hawksworth fuhr als Zweiter über die Ziellinie, und erfuhr erst auf der Inlap vom Renningenieur, dass Lexus zum ersten Mal ein Rennen über die Ultradistanz gewonnen hatte. „Das steht schon lange auf unserer Wunschliste, jetzt haben wir das endlich abgehakt." Der Sieg für Hawksworth, Ben Barnicoat und Kyle Kirkwood war übrigens kein Zufallstreffer, denn sie führten das Rennen über 211 von 386 Runden an. Noch besser: Lexus konnte sich den Herstellertitel im Endurance Cup der GTD-Pro-Klasse sichern, wo die vier langen Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta in einer separaten Wertung zusammengefasst werden.

Angesichts des dramatischen und unvorhersehbaren Finales konnte man im Porsche-Lager froh sein, dass Matt Campbell und Mathieu Jaminet die wichtigen Titelfragen direkt beim Kreuzen der Startlinie unter Dach und Fach gebracht hatten: Dem Porsche-Duo genügte der Start, um das große Titel-Triple (Team, Hersteller und Fahrer) für Porsche und das Team Pfaff Motorsports sicherzustellen. „Wenn man bedenkt, dass wir nach einem Feindkontakt mit der Corvette durch einen Reifenschaden zwei Runden verloren haben, bin ich zufrieden, dass wir beim Finale noch aufs Treppchen vorfahren konnten", sagte Campbell. „Wir haben 2022 fünf Saisonsiege geholt, das allein ist schon phänomenal. Noch phänomenaler ist der Umstand, dass wir bei neun von zehn IMSA-Läufen auf dem Podest standen!"

Die Wettkampfdichte in der GTD-Pro war besonders bei den ultralangen Rennen enorm, auch in Atlanta standen wieder sieben Werkswagen von sieben Herstellern in der Startaufstellung – und laut der Rennanalyse waren unabhängig vom Rennverlauf und den insgesamt neun Gelbphasen auf jeden Fall fünf Marken siegfähig.

Ferrari und BMW stellten die schnellsten Fahrzeuge, Lexus und Porsche fehlten im Schnitt der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden knapp zwei Zehntel. Trotzdem können die Speedkönige von Road Atlanta nicht zufrieden sein: Ferrari versemmelte den Sieg, da man die Fahrzeit für Daniel Serra im Berechnungszeitraum von sechs Stunden um elf Minuten überschritten hatte. Und BMW war mit dem neuen M4 GT3 mit deutlich größeren Hoffnungen in die Saison gestartet, am Ende sprangen nur zwei magere Podestplätze heraus – trotz des Herstellertitels in der GTD-Wertung, wo Pro-Am-Fahrerpaarungen zum Einsatz kommen.

Nur für den Fall, dass Sie, liebe Leser, die Ergebnisliste irritiert: Die Top 5 in der GTD-Klasse beendeten das Rennen wegen eines Logikfehlers beim Wave-by in der vierten SC-Phase eine Runde vor allen GTD-Pro-Teams. IMSA hat angekündigt, dass der Wave-by 2023 für alle GT-Autos durchgeführt werden soll – und nicht mehr getrennt nach GT-Klassen.

Farnbacher mit Acura-Sieg

In der GTD-Klasse reichte dem Aston Martin-Team Heart of Racing ein siebter Klassenrang, um den Team- und Fahrertitel für den Kanadier Roman de Angelis sicherzustellen, der Herstellertitel ging wie erwähnt an BMW. Die Story waren jedoch die starken und performanten Darbietungen der Außenseiter Acura und McLaren, die sich ein herzhaftes Duell um den Sieg lieferten.

In der letzten Stunde konnte Acura-NSX-Pilot Dominik Farnbacher die Führung trotz großem Druck von Jordan Pepper verteidigen – und das, obwohl der NSX nach Technikproblemen im Qualifying vom 43. und letzten Startplatz losbrausen musste. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SAISONFINALE IN ROAD ATLANTA (GEORGIA, USA)

Länge der Strecke: 4,087 km; **Renndistanz:** 423 Runden = 1728,801 Kilometer; **Pole-Position DPI:** Tom Blomqvist; Meyer Shank-Acura (#60) 1.08,555 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Jack Hawksworth; Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3 (#14) 1.18,835 min; **Pole-Position GTD:** Madison Snow; Miller Racing-BMW M4 GT3 (#1) 1.19,118 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** E. Bamber (Cadillac) 1.09,664 min; **GTD-Pro:** D. Serra (Ferrari) 1.20,093 min; **GTD:** J. Pepper (McLaren) 1.20,219 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#60	Jarvis/Blomqvist/Castroneves	Meyer Shank Racing-Acura DPI	10:00.14,591 h
2.	DPI	#31	Derani/Pla/Conway	Whelen Engineering-Cadillac DPI	+4,369 sec
3.	DPI	#48	Rockenfeller/Kobayashi/Johnson	Ally Cadillac DPI	+1 Runde
4.	DPI	#01	Bourdais/van der Zande/Dixon	Chip Ganassi Racing-Cadillac DPI	+4 Runden
5.	LMP2	#8	Farano/Delétraz/Pinto de Andrade	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+5 Runden
6.	LMP2	#81	Hedman/Monotya/Montoya	DragonSpeed-Oreca LMP2	+5 Runden
7.	LMP2	#11	Thomas/Pierson/Nunez	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+5 Runden
8.	DPI	#02	Bamber/Lynn/Hunter-Reay	Chip Ganassi Racing-Cadillac DPI	+5 Runden
9.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque/Hartley	Wayne Taylor Racing-Acura DPI	not running
10.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach/Scherer	High Class Racing-Oreca LMP2	+9 Runden
11.	LMP3	#36	Andretti/Chaves/Burdon	Andretti Autosport-Ligier JS P320	+22 Runden
12.	LMP3	#30	Balogh/Grist/Siegel	Jr III Racing-Ligier JS P320	+22 Runden
13.	LMP3	#33	Barbosa/Jakobsen/Pino	Sean Creech Motorsport-Ligier JS P320	+22 Runden
14.	LMP3	#74	Robinson/Fraga/van Berlo	Riley Motorsports-Ligier JS P320	+23 Runden
15.	LMP3	#54	Bennett/Braun/Kurtz	Core Autosport-Ligier JS P320	+24 Runden
16.	LMP3	#76	Mantella/Marcelli/Sarchet	AWA-Duqueine D08	+26 Runden
17.	LMP3	#13	Fidani/Bell/Kern	AWA-Duqueine D08	+28 Runden
18.	GTD	#66	Simpson/Bechtolsheimer/Farnbacher	Gradient Racing-Acura NSX GT3	+36 Runden
19.	GTD	#70	Iribe/Pepper/Priaulx	Inception Racing-McLaren 720 GT3	+36 Runden
20.	GTD	#96	Foley/Auberlen/Dinan	Turner Motorsport-BMW M4 GT3	+37 Runden

IMSA / WEC: Update zur LMDh-Klasse vom IMSA-Finale in Road Atlanta

LMDh: Sprint über 112 Tage

Am letzten Samstag endete die IMSA-Saison mit dem Finale in Road Atlanta, in 112 Tagen startet der Daytona-Auftakt mit dem Roar-Test. Die DPI-Klasse ist in Rente, die neue GTP-/LMDh-Topklasse ist im Anmarsch. Wo stehen die Hersteller? Wann werden die Autos homologiert? Gibt es noch Probleme?

Von: **Marcus Schurig**

Am letzten Samstag siegte beim 10h-Rennen Acura vor Cadillac in der alten DPI-Klasse, seit Montag dieser Woche testen die neuen LMDh-Wagen von Acura, Cadillac und BMW auf der gleichen Piste in Road Atlanta. Der Zeitplan ist für alle Hersteller eng, auch für Porsche, die in zwei Wochen in Sebring einen dreitägigen Marathontest absolvieren, und die deshalb nicht in Atlanta fuhren. BMW hat den höchsten Zeitdruck, da die Entscheidung zum Einstieg am spätesten getroffen wurde, obendrein lief bei den letzten Tests immer was schief: In Europa sorgten lecke Kühler und malade Batterien für Zeitverzug, beim ersten US-Test in Sebring schaffte man nur 300 Kilometer, und auch der Test in Atlanta hätte beinahe abgesagt werden müssen, weil Connor de Phillippi den BMW M V8 Hybrid beim Test in Watkins Glen abgelegt hatte. „Wir sagen nichts zu den Testkilometern, nur dass wir fast in der Mitte unseres geplanten Testprogramms sind", so BMW-Sportchef Andreas Roos in Atlanta.



IMSA

Beim LMDh-Test in Road Atlanta traten nur Acura (Bild), BMW und Caddy an

Porsche ist am weitesten, weil sie am frühesten begonnen haben. „Die MGU-Probleme liegen hinter uns, allerdings gibt es noch Lieferschwierigkeiten bei der Williams-Batterie", sagt Porsche-Projektleiter Urs Kuratle. Die MGU-Sensorprobleme vom Juli-Test in Sebring haben sich als schnöder Kabelbruch erwiesen. Porsche hat bereits einen Run im Windshear-Windkanal hinter sich, am PLM-Wochenende wurde noch etwas im Sauber-Windkanal gecheckt. „Wir fahren jetzt drei Tage in Sebring voll Stoff und hoffen, dass alles hält", so Kuratle. „Das Auto wird bis zum 15. November homologiert, dann produzieren wir die Einsatzteile für den Bodykit."

Bei Cadillac und Acura wehrt man Nachfragen zum Teststand mit Händen und Füßen ab. Die Caddy-Fahrer erzählen unisono, dass sie wirklich happy sind mit dem Auto. Die Wahrheit sehen wir erst beim Pflicht-Gruppentest der IMSA am 6./7. Dezember in Daytona, wenn auch die Zeitnahme mitläuft. Interessantes Detail: Alle Hersteller mit V8-Biturbomotoren drehen offenbar noch eine Abmagerungsschleife, um Gewicht beim Powertrain zu reduzieren. ■

IMSA-Meisterschaft: Drei wichtige Terminkollisionen sorgen für internen Ärger

Ärger über ACO-Kalender

Am Donnerstag vor dem IMSA-Finale in Road Atlanta gab der WM-Ausrichter seine Kalender für 2023 bekannt. Die Franzosen haben es doch tatsächlich geschafft, drei Überschneidungen mit der amerikanischen IMSA-Serie zu produzieren. Das kam in Amerika nicht gut an.

Von: **Marcus Schurig**

Wenn Sie, geneigte Leser, jetzt auf ein grantiges oder streitsüchtiges Zitat von einem ranghohen IMSA-Mitarbeiter gehofft haben sollten, müssen wir Sie allerdings enttäuschen. Wir können aber bestätigen, dass sich die IMSA-Leute förmlich auf die Zunge bissen, also keine Zitate. Aber der Frust war allgegenwärtig. Komischerweise tauchte erstmals seit Jahren kein ACO-Mitglied in Atlanta auf – vielleicht ahnte man, dass es Ärger hinter verschlossenen Türen geben würde. Der letzte Woche präsentierte WEC-Kalender überschneidet sich zweimal direkt mit den IMSA-Rennen in Long Beach und Mosport, als Krönung obendrauf findet das ELMS-Saisonfinale im Oktober 2023 statt – parallel zum IMSA-Finale in Road Atlanta.

Nur Menschenfreunde glauben da nicht an Zufall. Es halten sich hartnäckig Gerüchte, dass die WEC die LMP2-Klasse 2024 absägen will. Die LMP2-Monocoques bilden aber die Basis für die amerikanischen LMDh-/GTP-Wagen, die ab nächstem Jahr auch in der WEC startberechtigt sind. In der IMSA-Serie sind die LMP2 weiter hochwillkommen, in Europa können sie ab 2024 wohl nur noch in der ELMS fahren.

Und genau das ELMS-Finale setzen die WM-Macher für nächstes Jahr auf den gleichen Termin wie das IMSA-Finale. Viele europäische LMP2-Teams planten für 2023 Starts in Amerika – das Thema ist nun durch. Deutliche Worte finden Teamchefs wie Christian Ried, dessen Proton-Team 2023 in beiden Serien antritt: „Wegen der Terminüberschneidungen müssen wir zusätzliche Mitarbeiter einstellen, was bei Top-Programmen wie mit dem Porsche LMDh schwierig und teuer ist. Jeder Terminclash treibt die Kosten in die Höhe. Dabei bestand das Ziel für 2023 doch darin, Kosten zu reduzieren …" ■



MOTORSPORT-IMAGES

Viele LMP2-Teams wollten IMSA fahren, nun gibt es Terminüberschneidungen

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS: 2023 MIT ACHT RENNEN

Wie gehabt plant die Nürburgring Langstrecken-Serie auch im kommenden Jahr mit acht Läufen. Sechs davon sind 4h-Rennen, dazu kommen ein 6h-Rennen und das neu etablierte 12h-Rennen. Die Saison beginnt am 18. März, zwei Rennen folgen vor dem 24h-Rennen. Das Finale findet bereits am 7. Oktober und damit ungewöhnlich früh statt. Zudem gibt es Ausweichtermine, sollten Rennen wetterbedingt nicht stattfinden können.

WEC-KALENDER FIXIERT

Letzte Woche haben FIA und ACO den Kalender für die Sportwagen-WM bestätigt, MSa-Leser kennen den Kalender seit September. Hier aus Gründen der Vollständigkeit alle Termine: 15.–17. März: 1000 Meilen Sebring; 14.–16. April: 6h Portimão; 27.–29. April: 6h Spa; 7.–11. Juni: 24h Le Mans; 7.–9. Juli: 6h Monza; 8.–10. September: 6h Fuji; 2.–4. November: 8h Bahrain. Die zwei Terminüberschneidungen mit der IMSA (siehe links) waren das große Thema beim US-Finale in Atlanta. 2024 will die WM acht Läufe ausrichten, als neuer Event soll ein Rennen in Katar dazukommen.

LMP2: UNKLARE ZUKUNFT

Die Nachricht, dass die Sportwagen-WM ab 2024 die LMP2-Kategorie zugunsten der neuen LMH-/LMDh-Topklasse ausmustern könnte (siehe MSa 35, Seite 15), sorgt für Nachzieheffekte: die IMSA-Serie will von dem Bann profitieren und plant intern die nächsten zwei Jahre mit LMP2-Autos, auch um europäische Teams nach Amerika zu locken. Die ELMS-Teams haben eine Verlängerung der aktuellen LMP2-Homologation bis 2026 angeregt, mit dem Argument, dass die neuen Autos für einen Einsatz nur in der ELMS zu teuer sind. Französische Quellen sagen, dass der bisherige Marktführer Oreca die Produktion von LMP2-Chassis ganz einstellen könnte. Da Multimatic ebenfalls wenig Interesse an der LMP2-Klasse hat, blieben nur noch Ligier und Dallara als Anbieter.


MOTORSPORT-IMAGES

TPMS FÜR GTWC EUROPE?

GT-Promoter Stéphane Ratel hat sich am Rande des Saisonfinales in Barcelona für den Einsatz eines Tire Pressure Monitoring Systems (TPMS) ausgesprochen, ähnlich wie es seit Saisonbeginn in der IMSA-Serie zum Einsatz kommt. „Die Evolution im GT3-Sport läuft am Ende auf mehr Abtrieb heraus", so Ratel. „Das kann am Ende dazu führen, dass wir Grenzwerte für Sturz und Luftdruck vorschreiben und überprüfen müssen." Pirelli will im nächsten Jahr mit einer Neuentwicklung auf der Reifenseite reagieren, aber Ratel will den Einsatz eines TPMS für 2023 nicht ausschließen.

GTWC: KEIN BIOSPRIT 2023

Aufgrund der hohen Kosten und schlechter Verfügbarkeit hat die GTWC den Einsatz von Biosprit auf 2024 verschoben. Der neue Sprit hätte die Kosten pro Liter um 5 Euro erhöht, außerdem hätten die Stintlängen wegen des höheren Verbrauchs reduziert werden müssen.



DEZEMBER '22 BIS MÄRZ '23, TRAINING & RACING BEI TRACKDAYS, GT WINTER SERIES & FORMULA WINTER SERIES



GT WINTER SERIES
THE RACE GOES ON


OFFICE@GEDLICH-RACING.COM



THE BRAND NEW WINTER SERIES FOR FORMULA RACERS



Als es richtig fies wurde, schwammen Kalle Rovanperä und Jonne Halttunen dem Feld einfach davon

Die Kirsche auf der T

Wer dachte, nach zwei Unfällen bekäme Kalle Rovanperä das Fracksausen, musste sich in Neuseeland eines Besseren belehren lassen. Finnlands Wunderkind schenkte sich zum Geburtstag den sechsten Saisonsieg und wird zum jüngsten Weltmeister der Geschichte.

Von: **Markus Stier**

Chance? Nein, Chance gibt es keine bei diesem Punkterückstand. Auch Hoffnung wäre ein zu großes Wort, aber Hyundai-Teamchef Julien Moncet meint: „Wir würden gern die Entscheidung noch etwas hinauszögern." Diese Chancen stehen theoretisch nicht schlecht. War es die Sicherheit, in der er sich wog, oder die Unkonzentriertheit, die Kalle Rovanperä zuletzt zwei Mal von der Straße segeln ließen, sodass ihn sein einzig verbliebener Verfolger nun zumindest wieder am Horizont erkennen kann. Und hat jener Ott Tänak nicht gerade einen Lauf? Zurzeit schnellster Hyundai-Pilot, in den vergangenen sieben Rallyes sechs Mal auf dem Podium, drei Mal ganz oben. Und muss nicht Rovanperä wie so oft erst mal die Straße kehren und kann daher eh nicht gewinnen?

Wie heißt es so schön: „Wenn du Gott zum Lachen bringen willst, mach einen Plan." Egal, ob es der Höchste ist oder nur ein Tief vom Pazifik, alles ändert sich mit dem Regen. Tänak darf nach der kurzen Auftaktprüfung am Donnerstagabend für eine Nacht Führungsluft schnuppern, und nach vier von insgesamt sechs Führungswechseln geht er auch am Freitag als Frontmann schlafen, aber schon da schwant ihm: „Morgen haben wir keine Chance." Es gibt ab und zu trockene Abschnitte auf dieser mit fast 160 Kilometern längsten Auftakt-Etappe der Rallye Neuseeland, aber die reichen nicht aus, um den Tabellenführer durchzureichen. Rovanperä hat nach sieben Prüfungen als Vierter nur 7,2 Sekunden Rückstand, auch weil auf WP6 ein Wolkenbruch niederging – hinter Rovanperä. Teamkollege Elfyn Evans ist schlechtes Wetter von zu Hause gewohnt, aber selbst der Waliser staunt, „dass ich nicht nur nach vorn nichts gesehen habe, sondern auch nicht mehr, was rechts und links des Autos war".

„Sieht aus, als ob Kalle alles Glück dieses Wochenende aufgesaugt hat", stöhnt ein unglücklicher Gus Greensmith. Der Tabellenzehnte aus Manchester hat am Freitag eigentlich eine perfekte Ausgangsposition, und anfangs macht er auch was draus. Die rund 29 Kilometer von „Whaanga Coast" südlich von Auckland sind so berühmt, dass sie auch in der zehnjährigen Pause des WM-Lau-

!

> Zehn Jahre ist die WM in Neuseeland nicht angetreten. Nur Ogier, Tänak, Neuville und Bertelli waren auf der anderen Seite der Erde schon früher am Start.



fes auf der anderen Seite der Welt nichts von ihrem Klang eingebüßt haben. Auf der extrem kurvigen Piste an der Westküste der Nordinsel schlägt Greensmith die gesamte Weltelite. Es ist erst die zweite Bestzeit seiner dreijährigen Karriere in der obersten Liga. Gleichzeitig setzt sich M-Sports Nummer eins Craig Breen mit der drittschnellsten Zeit an die Spitze, und diese Doppelführung könnte sich Teameigner Malcolm Wilson einrahmen lassen, denn ihm wird ohnehin nicht mehr bleiben als wie so oft die Erkenntnis, was sein Technik-Chef Chris Williams trotz der bescheidenen Mittel für ein grandioses Auto gebaut hat.

Ein halber Tag Glanz

Das Reglement erlaubt gewöhnlich pro Fahrer einen Testtag zur Vorbereitung für jeden WM-Lauf – außer bei Übersee-Rallyes, da herrscht Testverbot. Angesichts von Brexit, galoppierender Inflation und explodierender Energiepreise hat sich M-Sport die Vorbereitung für Neuseeland komplett gespart, aber der so leicht beherrschbare Puma tanzt so behende durch die endlosen Rechts-Links-Rechts-Links-Kombinationen, als wäre die amerikanische Großkatze auch auf der Südhalbkugel heimisch. Die Ford-Herrlichkeit, die in Griechenland immerhin einen Tag weilte, endet dieses Mal schon nach der Mittagspause, als Breen ausgerechnet in dieser engen Rechts hinter einem Viehgatter auf dem zweiten Durchgang in Whaanga von der Piste kippt und mit nahezu unversehrtem Auto zwischen Bäumen in der Böschung festhängt. „Ich wusste, die Stelle ist berüchtigt, und der Fehler hätte nicht passieren sollen. Es ist verdammt hart", sagt ein Breen, der ebenso ratlos ist wie sein Teamchef: „Da ist Colin McRae mal abgeflogen. Jeder hat diese Kurve auf dem Zettel", sagt Richard Millener.

Es sind Leute da. Hinten schieben vier, vorn ziehen sieben am Abschleppseil. Endlose 18 Minuten dauert es, bis der Puma wieder flott ist, und es kommt noch dicker: Beim Wiederaufstieg auf die Piste ist die Kupplung abgeraucht. Breen muss auf der Verbindungsetappe aufgeben und kassiert weitere 20 Strafminuten. Was theoretisch drin gewesen wäre, zeigt der Samstagmorgen: 18 Sekunden hat er der Spitze bis zum Mittag abgenommen. Breen hätte in Neuseeland seinen ersten Sieg feiern können, stattdessen fährt sich der Drittletzte des mit am Ende mit 21 Überlebenden dürren Feldes noch auf der letzten Prüfung die Aufhängung krumm.

Das M-Sport-Wochenende ist endgültig versaut, als Greensmith sein Auto mit anderthalb Saltos und abschließender Radwende mit solcher Wucht in eine Böschung wirft, dass der WM-Promoter umgehend das Live-Signal abschaltet. Erst als klar ist, dass Greensmith und Beifahrer Jonas Andersson unverletzt sind, darf das Bildschirm-Publikum die Bescherung betrachten. Das Wrack liegt halb auf der Straße. Die Prüfung wird abgebrochen. „Das bis Spanien wieder hinzukriegen, wird eine Herausforderung", sagt Millener angesichts des in drei Wochen anstehenden 12. WM-Laufes, selbst nachdem feststeht, dass die Fahrgastzelle nicht wie befürchtet beschädigt ist.

Da sieht das Auto von Elfyn Evans noch übler aus. Der Waliser, der auf gefluteten, aber nicht aufgeweichten Pisten groß geworden ist, hat am Samstagmorgen kurz die Führung übernommen, aber dann schlägt das Heck seines Toyota in einer langen Rechtskurve quer, und die Schnauze bohrt sich in die Böschung. Nach Pirouette mit doppeltem Einschlag ist die komplette Heckklappe samt Flügel abgerissen, das vordere Ende Front zu nennen, wäre stark übertrieben. Aus der zerfetzten Yaris-Fratze leckt aus mehreren Löchern Kühlwasser. Pfützen gibt's allerorten, und die Lecks bekommt Beifahrer Scott Martin schnell mit einer kaugummiartigen Spezialmasse gestopft. Evans rettet sich mit nur rund einer halben Minute Zeitverlust zum Mittags-Service und sagt frohgemut: „Ich bin sicher, dass die Jungs gleich etwas Magisches vollbringen." Teamchef Jari-Matti Latvala hat für Evans Stammcrew noch je einen Mann von den Autos von Rovanperä und Ogier abgezogen, aber es gibt dann doch kein Schraubenschlüsselballett. „Schlechte Nachrichten. Der Käfig ist beschädigt", verkündet er. Evans ist ebenso draußen wie Takamoto Katsuta, der sich sonst gerne mal einen Dreher leistet, aber heute einen richtigen Abflug.

Regen bringt Segen

Das Wetter ist einfach zu mies – perfekt für Rovanperä. Immer wenn es in diesem Jahr schüttet, schwimmen alle mehr oder weniger ums Überleben, während der Finne übers Wasser geht. Mit seiner zweiten von sechs Bestzeiten übernimmt er nach der neunten von 17 Prüfungen die Führung, baut sie scheinbar mühelos auf über eine halbe Minute aus und gibt sie nicht mehr ab.

„Es ist nicht wirklich ein Kampf", sagt der auf Rang 3 rangierende Tänak. Die Hyundai-Mannen gehen mit einem auf den Rücken gebundenen Arm in diese Schlägerei. Der i20 braucht tendenziell eine harte Fahrwerksabstimmung, um in Sachen Agilität mit der Konkurrenz mitzuhalten. Bei diesen Bedingungen bringt



Am Samstag feierte Kalle Rovanperä seinen 22. Geburtstag, am Sonntag den Sieg und den Weltmeistertitel



RED BULL

Schon wieder: Craig Breen rutschte im Ford von der Strecke



MCKLEIN

Kleinholz: Elfyn Evans musste mit angeknackstem Käfig aufgeben

nur eine weiche Dämpfung die nötige Traktion, mit der aber ist das Lenkverhalten bei wechselndem Grip schwer auszurechnen. Die Hinterachse gibt Rätsel auf, die Fahrer entschärfen ohne nennenswerten Erfolg die Sperrwirkung des Differenzials. „Vielleicht liegt es an den überhöhten Kurven", spekuliert Neuville.

Der Belgier verliert schon am Freitag mit zwei Drehern den Anschluss, Tänak im schweren Regen am Samstag. Oliver Solberg kann das Tempo vorn nie mitgehen, ein von Fehlzündungen geplagter Motor am Samstagnachmittag lässt den Rückstand noch weiter wachsen. Das aber spielt im Endergebnis ebenso wenig eine Rolle wie ein dritter Gang, der bei Neuville zwischenzeitlich ein paar Zähne verloren hat, oder die 15-Sekunden-Zeitstrafe, die Neuville und Tänak kassieren, weil das Hybrid-System beim Auftakt ein paar Kilojoule zu viel Energie liefert. Ein Ingenieur hatte vergessen, den Antrieb korrekt zu justieren. Neuville fasst das verkorkste Wochenende zusammen, das für die Werks-Hyundai auf den Rängen 3 bis 5 endet: „Unter diesen Bedingungen müssen wir noch erheblich am Auto arbeiten."

Ein feiner Italiener

Hinter dem koreanischen Trio kommt nur noch Lorenzo Bertelli. Der hauptberuflich als Prada-Erbe in Mode-Dingen Beschäftigte ist seit rund einem Jahr keine Rallye gefahren und sitzt zum ersten Mal in einem über 500 PS starken Hybrid-Renner. „Ich will dir echt keinen Druck machen, aber du bist jetzt bester Ford-Fahrer", flachst Richard Millener. Der Italiener kreiselt sich hier mal ein, hängt dort mal mit dem Hintern überm Abgrund, aber er kommt durch. Bertelli fährt bei seinem 63. WM-Start als Siebter sein bestes Resultat ein.

Mit den unteren Gefilden der Top 10 hat der Weltmeister selten zu tun, und alles unter Sieg entspricht für gewöhnlich nicht dem Niveau des Sébastien Ogier, aber mit knapp 40 Jahren auf dem Buckel und dreimonatiger Sommerpause muss sich auch ein achtmaliger Weltmeister erst mal entrosten. Als alle Sinne und Reflexe wieder gängig sind, muss der alte Meister feststellen, dass ihm der neue schon davongefahren ist. Sonst war immer er für die Kür zuständig, die Pflicht, Marken-Punkte zu sichern, oblag den Wasserträgern. Nun, wo Evans weg ist, hatte der alte König einen guten Grund, sich nicht auf Teufel komm raus mit seinem Herausforderer anzulegen, der nicht nur furchtbar schnell, sondern auch unendlich entspannt die Säge an den Thron setzt. Nervös ist Rovanperä nur vor dem Start gewesen. Am Freitagnachmittag fährt er als Einziger neben Reifenflüsterer Ogier mit nur einem Ersatzrad los, obwohl die trockenen Passagen mit ihrem groben Korn flugs die Rillen der weichen Pirellis wegfräsen. „Mit einem zweiten Ersatzrad macht das Auto keinen Spaß", sagt der Mann des Wochenendes. Auf blanken Sohlen rumrutschen stört ihn weniger. Die Gummis der anderen sind auch ziemlich fertig.

Rovanperä muss sieben Punkte mehr holen als Tänak, um den Sack endgültig zuzumachen. Dessen Angriff wäre auch unter guten Umständen sinnlos. 29 Sekunden sind zu viel Zeit, und die Distanz der letzten Etappe ist zu kurz, um einen mental völlig stoischen Gegner nervös zu ma-



Finnland dominiert die Hall of Fame mit nun sieben Weltmeistern, aber auf den ersten Champion seit Grönholm 2002 musste es 20 Jahre warten.



Im Niemandsland: Ott Tänak war schneller als der Rest des Feldes, aber die Toyota waren unantastbar



MCKLEIN

Zufrieden mit Rang 2: Sébastien Ogier





MCKLEIN

Bestes Ergebnis: Lorenzo Bertelli



MCKLEIN

Noch viel Arbeit: Julien Moncet

chen. Der Sonntag dieser nicht einmal 280 Kilometer messenden Rallye Neuseeland ist einer der kürzesten in der WM-Geschichte. Vier WPs mit insgesamt 31 Kilometern, so viele hatte allein die dritte Prüfung des Freitags.

Als sich die Positionen schon vor Halbzeit festgefahren haben, ist klar: Selbst wenn der Este die abschließende Powerstage gewinnt, reichen dort ein vierter Rang und zwei Extrapunkte für den Finnen. Bei nur noch vier im Rennen fahrenden Top-Leuten hätte der Mann aus Jyväskylä zur Krone cruisen können. Aber das ist nicht Rovanperäs Stil. „Vielen Dank für diese Rakete“, lässt er später der Technik-Abteilung von Tom Fowler ausrichten. Wenn das Auto super liegt, wenn dir die Schmierseife da draußen besser liegt als allen anderen, warum dann nicht einfach Spaß haben und Gas geben? Damit der Gasfuß nicht schmutzig wird, lässt er sich vor dem Start zu „Jack’s Ridge“ huckepack durch den Matsch zum Auto tragen.

Die abschließenden 6,8 Kilometer hat sich der frühere Rallyefahrer Andrew Hawkeswood angelehnt an seine weltweiten Lieblingskurven in ein Stück Privatland fräsen lassen. 15 000 Fans lauern an vier künstlich aufgeschütteten Sprungkuppen, die letzte direkt vor der Ziellinie. Keiner fliegt höher durch die Lichtschranke, keiner ist schneller als Rovanperä. Gestern, an seinem 22. Geburtstag, gab es Torte, heute grabscht er sich die Kirsche obendrauf. Bestzeit, Sieg und WM-Titel.

„Es war klar, dass dieser Tag irgendwann kommen würde“, sagt Sébastien Ogier ohne Wehmut. Den neuen Herrscher mit Schampus aus dem eigenen verschwitzten Rennschuh abzufüllen, entspricht nicht ganz dem Krönungsprotokoll, aber was soll’s? Das Vereinigte Königreich hat mit Charles III. gerade den ältesten König seiner Geschichte bekommen, der Automobilsport mit Kalle I. seinen jüngsten. ■

RALLYE NEUSEELAND (29.9.–2.10.2022)

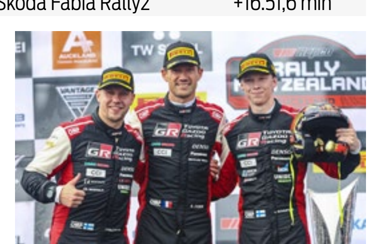
11. von 13 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 279,80 Kilometer

Fahrer	Auto	Zeit
1. Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	2:48.01,4 h
2. Ogier/Veillas (F/F)	Toyota Yaris Rally1	+34,6 s
3. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 Rally1	+48,5 s
4. Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+1.58,8 min
5. Solberg/Edmondson (N/GB)	Hyundai i20 Rally1	+3.55,3 min
6. Paddon/Kennard (NZ/NZ)	Hyundai i20 Rally2	+10.03,7 min
7. Bertelli/Granai (I/I)	Ford Fiesta Rally1	+10.39,0 min
8. Kajetanowicz/ Szczepaniac (P/P)	Skoda Fabia Rally2	+12.36,8 min
9. Van Gisbergen/Weston (NZ/AUS)	Skoda Fabia Rally2	+13.28,8 min
10. Bates/McCarthy (AUS/AUS)	Skoda Fabia Rally2	+16.51,6 min

Bestzeiten: Rovanperä 6, Tänak 4, Breen 3, Ogier 2, Greensmith 1, Evans 1

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Kalle Rovanperä	237 Punkte
2.	Ott Tänak	173
3.	Thierry Neuville	144
4 .	Elfyn Evans	116
5.	Takamoto Katsuta	100
6.	Craig Breen	77
7.	Esapekka Lappi	58
8.	Sébastien Ogier	55
9.	Dani Sordo	49
10.	Gus Greensmith	36



MCKLEIN

Der alte und die neuen Weltmeister

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Toyota	455 Punkte
2.	Hyundai	374
3.	M-Sport-Ford	224
4.	Toyota II	112

Hayden Paddon war nicht nur unantastbar in der WRC2, er war schneller als die Nachzügler der Rally1!

Die große Paddon-Show

MCKLEIN

Seine Hoffnung, in Übersee erneut maximale Punkte abzustauben, musste WRC2-Titelaspirant Kajetan Kajetanowicz früh begraben. Gegen Lokalheld Hayden Paddon war kein Kraut gewachsen. Der Kiwi hatte alle und alles im Griff und feierte einen souveränen Heimsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie groß auch immer ihre Ambitionen, das Talent und die Erfolge: Der neuseeländische Meister Ben Hunt, der australische Champion Harry Bates (beide Skoda) oder auch der mit zwei kontinentalen FIA-Titeln dekorierte und um maximale Punkte im WRC2-Masters bemühte Armin Kremer (Citroën) wissen ebenso wie das andere halbe Dutzend WRC2-Akteure: Bei dieser Rallye Neuseeland werden sie nur wenig zu bestellen haben. Wie schwer es sein wird, Lokalheld und Topfavorit Hayden Paddon (Hyundai) hier zu schlagen, muss auch WRC2-Titelaspirant Kajetan Kajetanowicz (Skoda) früh erkennen.

Auf der 1,75 Kilometer kurzen Auftaktprüfung verliert der Pole nach einem Randsteintreffer und defekter Antriebswelle 6,5 Sekunden. Auf der ersten Schotter-Prüfung, der legendären „Whaanga Coast" dann 0,7 Sekunden – pro Kilometer.

Fortan kontrolliert Paddon Tempo und Gegner, lässt Kajetanowicz zweimal knapp den Vortritt und gibt sich nach der Königsetappe am Freitag entspannt: „Alles prima, keine besonderen Vorkommnisse. Wir versuchen, fehlerfrei durchzufahren und könnten jederzeit das Tempo erhöhen."

Kajetanowicz liegt zu diesem Zeitpunkt schon über eine Minute zurück. Nur 30 Sekunden dahinter folgt auf Position 3 Rennprofi und WM-Debütant Shane van Gisbergen (Skoda), der die Rallyefraktion mit seinem Speed nachhaltig beeindruckt (siehe Story rechts).

Mit Halbgas abgehängt

Am Samstag ändert sich wenig. Diesmal gibt Paddon eine von sechs Bestzeiten an Bates ab, mehr nicht. Im Gegenteil, der 35-jährige Hyundai-Pilot baut seinen Vorsprung sukzessive aus. Kajetanowicz ist vor dem kurzen Finaltag schon 2,04 Minuten hinten dran, der weiter stark agierende Van Gisbergen 3,09 Minuten. Dahinter bröckelt das Feld weg. Als Kingsley Jones versucht, für einmal eine Top-5-Zeit in den nassen Schotter zu brennen, segelt er vehement ab und wirft seinen Skoda gut 30 Meter neben die Piste, ein Warnsignal für alle. So kann Paddon auch am Sonntag frei und unbedrängt agieren, lässt sich drei der vier Bestzeiten gutschreiben und gewinnt mit über zweieinhalb Minuten Vorsprung vor einem sichtlich enttäuschten Kajetanowicz. „Mehr als Platz 2 war hier einfach nicht drin", so der dreimalige Europameister. Dessen nur eine Minute langsamere Skoda-Kollege Van Gisbergen komplettiert das Siegerpodest und lässt dabei auch den Viertplatzierten Bates (+ 6,47 min) alt aussehen.

„Ein perfekter Auftritt", freut sich Paddon über seinen ersten WRC2-Erfolg. Den letzten Zweitliga-Sieg feierte der Neuseeländer übrigens vor exakt zehn Jahren an gleicher Stelle, als er bei der Rallye Neuseeland 2012 die versammelte Konkurrenz im Skoda Fabia S2000 bügelte. ■

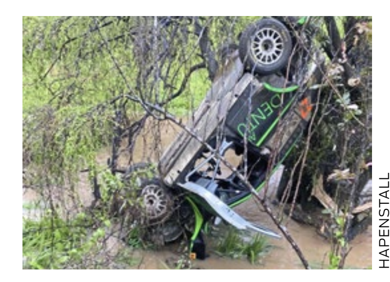


Für Kajetan Kajetanowicz wird die Luft im Titelkampf trotz der teuren Überseetrips nach Kenia und Neuseeland dünner. Denn Widersacher Emil Lindholm tritt neben Spanien nun auch in Japan gegen den Polen an.



MCKLEIN

Mehr ging nicht: Kajetanowicz



HAPENSTALL

Stehend K.o.: Kingsley Jones' Skoda

WRC2 / NEUSEELAND

1.	Paddon / Kennard (NZ/NZ) Hyundai i20 Rally2	in 2:58.05,1 h
2.	Kajetanowicz / Szczepaniak (PL/PL) Skoda Fabia Rally2	+ 2.33,1 min
3.	Van Gisbergen / Weston (NZ/AUS) Skoda Fabia Rally2	+ 3.25,1 min
4.	Bates / McCarthy (AUS/AUS)* Skoda Fabia Rally2	+ 6.47,9 min
5.	Kremer / Kremer (D/D) Citroën C3 Rally2	+ 10.58,1 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 11

1.	Andreas Mikkelsen (N)	109 Punkte
2.	Kajetan Kajetanowicz (PL)	96 Punkte
3.	Emil Lindholm (FIN)	89 Punkte
4.	Yohan Rossel (F)	80 Punkte

WRC2 Masters I Neuseeland

Kremer zurück auf Titelkurs

Auch auf der anderen Seite der Erde lässt Armin Kremer nichts anbrennen. Bei schwierigen Bedingungen feiert der ehemalige Asien-Pazifik-Champion seinen vierten Saisonsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit den einheimischen Kingsley Jones (Skoda) und Todd Bawden (Ford) muss Armin Kremer auf zwei seiner vier Konkurrenten im WRC2 Masters für Fahrer über 50 Jahre besonders achten. „Die kennen die Strecken aus dem Effeff. Ich dagegen hatte zu Beginn Probleme mit meinem Aufschrieb, weil ich die Prüfungen in einem rechtsgelenkten Leihwagen besichtigte. An einigen Ecken passt dann weder der Bremspunkt noch die Linie“, verrät der 53-jährige Unternehmer.

Seinem Plan mit der Flucht nach vorne bleibt er dennoch treu, markiert fünf Bestzeiten und führt mit eineinhalb Minuten vor Bawden und Jones, bevor Letzterer mit zwei schnelleren Zeiten erstmals kontert. „Es war echt schwierig, den richtigen Rhythmus und ein gesundes Tempo zu finden“, berichtet Kremer vom einen oder anderen Aha-Moment. „Trödeln geht aber nicht, wer weiß, ob wir am Wochenende nicht noch ein kleines Polster brauchen“, so Kremer, der mit mangelnder Traktion und schlechter Sicht aufgrund einer zunehmend beschlagenen Windschutzscheibe hadert.

Ähnlich läuft es am Samstag und Sonntag. Während Kremer Tempo und Gegner kontrolliert, blasen Bawden und Jones zum Angriff. Letzterer überspannt den Bogen und fliegt ab (WP 12). Anders Bawden: Der Kiwi ist auf den verbleibenden zehn Prüfungen fünf Mal schneller als der Deutsche, kommt aber nicht wirklich an Kremer ran und wird mit 1.07,5 Minuten Rückstand Zweiter vor VW-Pilot Andy Martin, dem über zehn Minuten auf den Routinier aus Europa fehlen.

„Ein gelungener Auftritt und maximale Punkte“, freut sich Kremer, der vom Siegerpodium direkt zum Flughafen eilt. Anders sein erfolgreicher Dienstwagen: Der Citroën bleibt in Neuseeland, Käuferin Emma Gilmore steigt damit in die neuseeländische Meisterschaft ein. ■



GEOFF RIDDER

Es bleibt in der Familie: Armin Kremer feierte mit Tochter Ella

WM-Gaststarter Shane van Gisbergen

„Das war einfach so cool“

Bevor er am Wochenende beim legendären „Bathurst 1000“ ins Lenkrad seines Triple-Eight-Holden greift, stürmte Shane van Gisbergen aufs WRC2-Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Wir wissen, wie sehr Shane solche Dinge liebt und möchten motivierte Fahrer, also darf er das machen“, sagt Triple-Eight-Teamchefin Jessica Dane, als sie im Servicepark vorbeischaut. Also überließ van Gisbergen den Pre-Test zum Bathurst 1000 seinem Rennkollegen Chad Tander und startete bei der Rallye Neuseeland.

Zur Vorbereitung hat der 33-Jährige drei regionale Rallyes absolviert und dabei einen Sieg gefeiert. Wie gut der Rennprofi auch im Rallyeauto ist, zeigte sich nach wenigen Prüfungen. Trotz kniffliger Bedingungen, und „einigen Aha-Momenten“ ging der Neuseeländer vom Start weg das Tempo von WRC2-Titelaspirant Kajetan Kajetanowicz mit, wurde nach starkem Auftritt Dritter in der WRC2 und ließ dabei nicht nur den australischen Meister Harry Bates (+ 3.22,8 min) hinter sich.

„Das war einfach so cool. Okay, die superschnellen Bergab-Stücke mit Aquaplaning waren schon heftig, aber ich habe immer getan, was mein Co Glen Weston angesagt hat. Nie hätte ich gedacht, dass wir auf diesem Niveau mithalten können“, erklärt van Gisbergen mit strahlenden Augen. „Ich werde jetzt einen Tag ausruhen und mich dann auf den Weg nach Bathurst machen. Das Team erwartet mich dort am Mittwochabend. Klar ist aber auch, in der kommenden Saison werde ich mehr Rallyes fahren und hoffentlich beim nächsten WM-Lauf in meiner Heimat wieder dabei sein.“ ■



MCKELIN

Beachtlicher Auftritt: van Gisbergen

KOMMENTAR

KALLELUJA!

Was für ein Auftritt. Auf der finalen Powerstage in Neuseeland machte Kalle Rovanperä mal wieder das, was er am liebsten tut: Vollgas geben. „Ich versuche mich bestmöglich vorzubereiten, auf das Fahren zu konzentrieren und dann wenig nachzudenken“, verrät der 22-jährige Toyota-Werksfahrer, kurz bevor er zur finalen Attacke ins Auto steigt. Während seine mit WM-Titeln dekorierten Vorgänger Ogier und Tänak sich mit anderen um den größtmöglichen Laptop im engen Zelt scharen, um vor dem Schlussspurt noch dem einen oder anderen Kollegen zuzusehen und dabei die beste Linie auszumachen, reicht dem Finnen ein Handy - Hauptsache alleine. Wenige Minuten später tobt Rovanperä einen Tag nach seinem 22. Geburtstag als Schnellster über die letzten Meter, gewinnt einmal mehr die Powerstage, feiert den Sieg der Rallye Neuseeland, holt maximale WM-Punkte und krönt sich und seinen kongenialen Copiloten Jonne Haltunen zwei WM-Läufe vor Saisonende souverän zum Weltmeister.
Manch einer wird nun einwerfen, dass Klein-Kalle als Sohn des einstigen Werksfahrers Harri Rovanperä praktisch zum Rallye-Profi geboren wurde und sein Rallyedebüt feierte, als die meisten Kinder mit ihren Freunden spielten und ihre Hausaufgaben machten. „Ich hatte immer Spaß dabei, das war das Wichtigste. Der Rest kommt dann von allein.“ Rovanperä hat Grenzen verschoben: jüngster WM-Starter, jüngster WP-Sieger, jüngster Fahrer auf dem Podium, jüngster Tabellenführer, jüngster WM-Laufsieger und nun als Krönung jüngster Rallye-Weltmeister der Geschichte.
Auch wenn Rekorde dazu da sind, um gebrochen zu werden. Es wird sehr lange dauern, und ein ganz besonderes Talent erfordern, Rovanperä dies zu nehmen. Ein Hoch auf den neuen Champion!



Reiner Kuhn
Redakteur

AP4-Klasse bei WM-Lauf

Ein Rudel bunter Hunde

Im WM-Feld tobten sechs Turboallradler aus der Asien-Pazifik-Meisterschaft mit. Schnellster war Matt Summerfield im Mitsubishi Mirage AP4 als Gesamt-11.

Sechs der 28 gestarteten Autos im WM-Feld hatten zwar keine FIA-Homologation, die AP4-Klasse (für Asien-Pazifik und Allrad) bildet aber das Rückgrat in der ozeanischen Kontinental-Meisterschaft.

Rally2- und AP4-Autos sehen sich ähnlich, letztere sind aber einfacher, günstiger, etwas schwerer und gut 20 PS stärker. Der große Vorteil ist die Freiheit beim Basisfahrzeug. So waren beim WM-Lauf ein Audi S1, Ford Fiesta, Mitsubishi Mirage, Mazda 2 sowie zwei Toyota GR Yaris (mit Dreizylinder-Turbomotor) am Start.

Das Tempo der WRC2-Spitze konnten die AP4-Piloten nicht ganz mitgehen, weit weg waren sie aber auch nicht. Matt Summerfield markierte im Mitsubishi Mirage 15 der 17 Klassen-Bestzeiten und verpasste nach fehlerfreier Fahrt als Gesamt-11. nur knapp die WM-Punkteränge. Hayden Mackenzie wurde im Toyota GR Yaris AP4 mit 5,20 Minuten Rückstand Klassenzweiter vor seinem Teamkollegen Jack Hawkeswood (+ 6,15 min). ■ RK



SUMMERFIELD

Haarscharf am WM-Punkt vorbei: Mitsubishi Mirage AP4

AUS DEM SERVICEPARK

ZU GAST BEI CHAMPIONS
Auckland ist für das Segeln, was Jyväskylä für den Rallyesport. Mitten im Yachthafen verteilte sich auf den Kais der Servicepark. Das Rallyezentrum des WM-Laufes zog für zehn Tage in das Hauptquartier der Americas-Cup-Sieger von der Royal New Zealand Yacht Squadron, vergleichbar mit einem Formel-1-Team.

EIN STÜCK HEIMAT
Das Teamzelt von Toyota platzte aus allen Nähten. Satu Mattila-Budrich, finnische Botschafterin für Neuseeland, Australien und die Pazifik-Region hatte mehrere Konsuln und Assistenten im Schlepptau. „Alle wollten sich den Yaris Rally1 in Landessprache erklären lassen“, scherzte Teamchef Jari-Matti Latvala.

LEGENDE IM AUTO
In seiner Jugend stand Gus Greensmith im Tor von Manchester. Mit Rugby hat der 25-Jährige weniger am Hut. Nur verständlich, dass er sich ausführlich über Richie McCaw informierte, bevor dieser beim Shakedown neben ihm festgeschnallt wurde. Denn McCaw ist nicht nur der Kapitän des neuseeländlichen Rugby-Nationalteams, das er zu zwei WM-Siegen führte - er ist eine Sportlegende. McCaw wurde dreimal zum Welt-Rugbyspieler des Jahres gewählt, ein Rekord.

BUNTES SCHAULAUFEN
Die Auftaktprüfung nahm Hayden Paddon im vollelektrischen Kona EV unter die Räder, auf der abschließenden Powerstage sorgte unter anderem der in Neuseeland lebende Alister McRae, Bruder des unvergessenen Colin McRae, in einem Subaru Impreza WRC für beste Unterhaltung.

FLOTTER GEBRAUCHTWAGEN
Aufgrund ihrer Verpflichtungen in der Extreme E (Zweite in Chile) musste Rallye-Amazone Emma Gilmore auf den Start beim Heimspiel verzichten. Doch kaum in Auckland gelandet, schaute die 43-Jährige Neuseeländerin bei Armin Kremer vorbei, um ihr künftiges Auto zu begutachten. Gilmore wird 2023 mit dessen Citroën die heimische Meisterschaft bestreiten.

WM-Kalender 2023

Deutschland wieder Teil der Rallye-WM!

Die Rallye-WM kehrt nach Deutschland zurück. Die neuformierte Rallye Zentraleuropa übernimmt den Platz von Spanien im Oktober.

Von: **Reiner Kuhn**

Es war ein langer Weg mit später Kehrtwende: Ende August schien der auf 14 Rallyes aufgestockte Tourplan mit Überseeläufen in Mexiko, Kenia, Chile, Japan und Saudi-Arabien zu stehen. Acht der neun europäischen WM-Läufe hatten einen fixen Platz und Verträge. Offen blieb ein Termin im Oktober, den man auf Festbelag ausrichten wollte. Noch Anfang September lief alles auf den Wackelkandidaten Spanien raus, der in diesem Jahr parallel zum WM-Lauf auch das EM-Finale ausrichten wird. „Zum gleichen Zeitpunkt meldete sich erneut der ADAC und brachte sich wieder ins Spiel“, erklärt Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich. „Das nun vorgestellte Konzept einer Rallye in drei Ländern war deutlich konkreter und mit den beteiligten Motorsportverbänden aus Tschechien und Österreich abgestimmt.“ Gestartet wird in Prag und nach den Freitagsprüfungen in Tschechien, geht es Samstag und Sonntag durch Südbayern und Österreich mit Dreh- und Angelpunkt in Passau. Eine fertige Absichtserklärung samt Budgetplan liegt vor. „Für uns zählt nicht nur der finanzielle Aspekt: ein WM-Lauf in Zentraleuropa mit dem wichtigsten automobilen Kernmarkt Deutschland ist ein echtes Pfund“, erläutert Larkin die Kehrtwende und das Aus für Spanien. ■


DÖRRENBÄCHER

Bayern statt Mosel. Der WM-Tross wird 2023 ins idyllische Passau einziehen

WM-Kalender 2023*
Monte Carlo (Januar)
Schweden (Februar)
Mexiko (März)
Kroatien (April)
Portugal (Mai)
Italien (Juni)
Kenia (Juni)
Estland (Juli)
Finnland (August)
Chile (September)
Griechenland (September)
Zentraleuropa (Oktober)
Japan (November)
Saudi-Arabien (Dezember)

* noch nicht bestätigt

Ein Fall für zwei



Philip Geipel kam mit den Bedingungen am besten zurecht

DÖRRENBÄCHER

Nach der Cimbern-Rallye steht fest: Die Titelentscheidung der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) fällt nur noch zwischen Marijan Griebel und Philip Geipel. Letzterer zeigte im hohen Norden erneut eine beeindruckende Leistung.

Von: **Michael Heimrich**

Spannender hätte der Auftakt nicht sein können. Nach den ersten vier Wertungsprüfungen (WP) der Cimbern-Rallye lagen die drei Spitzenleute innerhalb von nur 2,8 Sekunden. Doch die frühe Führung sollte Julius Tannert (Volkswagen) kein Glück bringen: Der Sachse fing sich nach dem Restart am Samstagmorgen gleich zwei Reifenschäden ein und musste angesichts nur eines mitgeführten Ersatzrades vorzeitig aufgeben. „Es wäre dank gutem Setup und der richtigen Reifenwahl mehr drin gewesen, aber das Glück war nicht auf unserer Seite", ärgerte sich Tannert, dessen Titelträume sich in Luft auflösten.

Es schlug die Stunde von Philip Geipel (Skoda). Er setzte sich bei widrigen äußeren Bedingungen immer mehr von seinem einzig verbliebenen Konkurrenten Marijan Griebel (Citroën) ab. Der Verfolger konzentrierte sich fortan darauf, seinen zweiten Platz sicher nach Hause zu bringen. „Mental war das keine leichte Veranstaltung. Ich habe schnell gemerkt, dass unser Paket aus Fahrer, Auto und Reifen nicht zum Sieg reichen würde", erklärte Griebel.

Bei Geipel lief dagegen alles wie von selbst. Zusammen mit Beifahrerin Katrin Brugger-Becker holte er seinen dritten Saisonsieg und fuhr in Schleswig-Holstein die volle Punktzahl ein. „Eine super Motivation für das kommende Finale", freute sich Geipel.

Vor dem letzten Tourstopp liegt der 35-Jährige mit 177 Punkten in der DRM vorn. Da aber nur die besten sechs von sieben Ergebnisse gewertet werden, liegt der Vorteil aktuell bei Griebel, der bei Abzug eines Streichresultats bei seinem Konkurrenten zehn Zähler mehr auf dem Konto hat. Um seinen dritten Titel zu feiern, würde es ihm reichen, wenn er bei der 3-Städte-Rallye (14. bis 15. Oktober) nur einen Platz hinter Geipel ins Ziel kommt.

Titel für Martin Christ

In der DRM2-Kategorie ist die Entscheidung bereits gefallen: Martin Christ (Opel) freute sich wie selten zuvor über einen vierten Rang, denn der machte ihn vorzeitig zum Meister. „Wir sind voll auf Sicherheit gefahren", sagte Christ, dessen Rallye am Freitag fast vorbei gewesen wäre. „Ich bin weggerutscht und haarscharf an einem Baum vorbei auf einer Wiese gelandet."

Klassenbester in der Rally4 wurde der Däne Madsen Jacob Leutenberger, der mit seinem kleinen Peugeot 208 in der Gesamtwertung bis auf den fünften Platz stürmte. Als schnellster deutscher Frontkratzer durfte sich Nico Knacker (Renault) feiern lassen, der sich bei erneut einsetzendem Regen auf der letzten Prüfung gegen seine Landsleute durchsetzen konnte.

Die diesjährige Cimbern-Rallye zählte erneut zur Dänischen Rallye-Meisterschaft. Mit 44 Teilnehmern waren die Nordmänner die stärkste Fraktion, und während Madsen Kenneth (Peugeot) den dänischen Sieg holte, beginnen in den Reihen des Veranstalters die Überlegungen, künftig wieder auf die DRM zu verzichten. Angesichts der wenigen Starter, die in den Norden reisen, stehen Kosten und Nutzen in keinem Verhältnis. ■

CIMBERN-RALLYE (30. SEPTEMBER – 1. OKTOBER 2022)

6. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 10 Wertungsprüfungen über 132,4 km

1.	Geipel/Becker-Brugger	Škoda Fabia Rally2 evo	1:13:44.6 h
2.	Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	+32,5 s
3.	Madsen/Felthaus	Peugeot 208 T16	+2.02,1 min
4.	Sørensen/Kristensen	Škoda Fabia R5	+2.42,0 min
5.	Leutenberger/Jacob	Peugeot 208 Rally4	+3.51,8 min
6.	Kragh/Kammersgaar	Hyundai i20 N Rally2	+5.07,4 min
7.	Bliss/Glasen	Škoda Fabia R5	+5.45,5 min
8.	Knacker/Flores-Trig	Renault Clio Rally4	+7.39,4 min
9.	Keil/Fritzensmeier	Citroën DS3 R3T Max	+7.53,2 min
10.	Christ/Meter	Opel Corsa Rally4	+8.04,7 min

Bestzeiten: Geipel 7, Griebel 2, Tannert 1



DÖRRENBÄCHER

Marijan Griebel fand diesmal kein Mittel gegen Geipel



DÖRRENBÄCHER

Verdiente Sektdusche für DRM2-Champion Martin Christ

DRM STAND NACH LAUF 6

1. Philip Geipel	171
2. Marijan Griebel	159
3. Julius Tannert	130
4. Dominik Dinkel	109
5. Dennis Rostek	67
6. Björn Satorius	54
6. Oliver Bliss	54
8. Christian Riedemann	46
9. Martin Christ	44
10. Georg Berlandy	35

Vorschau Finale Hockenheim

Eine gute Handvoll Kandidaten

Fünf Fahrer von fünf Marken innerhalb von 16 Punkten – das DTM-Finale kommendes Wochenende am Hockenheimring verspricht ein absoluter Thriller zu werden.

Von: **Michael Bräutigam**



DTM

Unter anderem Bortolotti (#63), Rast (#33) und S. van der Linde (#31) können aus eigener Kraft Meister werden

Rein rechnerisch haben sogar noch zehn Fahrer Titelchancen. Titelverteidiger Maximilian Götz (Mercedes) als Letzter in der Verlosung müsste aber schon beide Rennen gewinnen und mindestens sieben der acht verfügbaren Bonuspunkte holen, um Tabellenführer Sheldon van der Linde (BMW) abzufangen, sofern der Südafrikaner wie zuletzt in Spielberg komplett leer ausgeht. Und dann sind ja noch acht weitere Fahrer zwischen den beiden genannten Piloten, die mehr oder weniger gute Chancen haben.

Aus eigener Kraft können noch fünf Fahrer die Meisterschaft holen. Neben dem jüngeren der „VDL-Brüder" im Schubert-M4 (130 Punkte) sind das außerdem Lucas Auer (Winward-Mercedes/119), René Rast (Abt-Audi/118), Thomas Preining (Bernhard-Porsche/116) und Mirko Bortolotti (GRT-Lamborghini/114). Denn: Mit Sieg, Pole und schnellster Rennrunde hat man mindestens neun Punkte auf den zweitbesten Fahrer gutgemacht, also 18 Zähler in zwei Rennen.

Beim letzten Mal, als es in eine Titelentscheidung in Hockenheim ging, war ebenfalls Rast beteiligt. 2020 reiste er jedoch als Tabellenführer an und holte vor Nico Müller seinen dritten und bislang letzten DTM-Titel. Bei seinem ersten Meisterschaftsgewinn war er dagegen in einer ganz ähnlichen Situation wie diesmal: 2017 reiste er mit 13 Punkten Rückstand an und durfte am Ende doch noch den Meisterpokal in die Luft stemmen. Sollten übrigens weder Rast noch Götz Meister werden, hätte die DTM einen neuen Titelträger.

Während in der Teamwertung Schubert Motorsport die Nase recht klar vorn hat (43 Punkte Vorsprung), deutet sich auch bei den Herstellern ein Fotofinish an: Dort führt Mercedes (372 Punkte) knapp vor Audi (371). ■

Hintergrund Tomczyk

Der zweite Mann im Serien-Staat

Innerhalb nicht mal eines Jahres kletterte Martin Tomczyk an die Spitze des DTM-Managements. Wie der Rosenheimer für die Serien-Zukunft plant und warum Fans keinen Abschied von Gerhard Berger fürchten müssen.

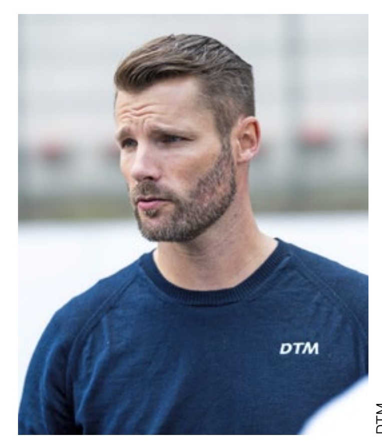
Von: **Philipp Körner**

Knapp zehn Monate ist es her, dass Martin Tomczyk seine Renn-Karriere beendet hat. Der DTM-Meister des Jahres 2011 und spätere GT-Langstreckenspezialist fand bei der DTM direkt eine passende Anschlussbeschäftigung, wo er zunächst für die Rahmenserie DTM Trophy verantwortlich war. Doch schon im Sommer rückte der formal als „Representative Brand & Sports" bezeichnete Bayer in die Spitze des Managements auf.

Martin Tomczyk erklärt: „Wir haben intern umstrukturiert und Synergien geschaffen. Die DTM Trophy ist vorher mit dem Renndirektor und den Regularien eng an die DTM herangerückt." Dementsprechend nahe lag der Schritt, weitere Aufgaben im Rahmen der Plattform, die neben der Trophy auch Classic, Electric und eSports umfasst, zu übernehmen. Obwohl auch der Neu-Manager selbst eingesteht, dass der Prozess schnell verlief, fühlt er sich sehr wohl in der neuen Rolle: „Ich mache es, weil ich eine Leidenschaft für den Sport habe und sie extrem in meiner aktuellen Position spüre."

Dass damit neue Herausforderungen verbunden sind, zeigt ein Blick auf die nächsten Ziele. „Unser sportliches Produkt ist auf einer stabilen Basis und das Feedback der Teams und der Hersteller durchweg positiv. Nichtsdestotrotz heißt es jetzt, die Marke DTM weiter und größer nach außen zu tragen. Wir müssen neue Fangruppen gewinnen. Jetzt haben wir die Ruhe und die Möglichkeiten, gezielter in solche Richtungen zu denken." Doch auch im Sportlichen gilt es, auf große Entwicklungen zu reagieren. Der Boom im Sportwagenbereich, allen voran bei den Prototypen, eröffnet nicht nur Chancen, sondern auch Schwierigkeiten – beispielsweise durch Terminkollisionen.

Wird Martin Tomczyk also im Schnelldurchlauf zum Berger-Nachfolger herangezogen? „Man muss sich keine Sorgen um die Rolle von Gerhard Berger machen. Gerhard lebt die DTM. Es ist aber auch klar – und das sagt er selbst –, dass er sich angesichts seiner weiteren Firmen etwas für seine Familie zurücknehmen möchte. Wenn ich ihn dabei unterstützen kann, mache ich das natürlich gerne." ■



DTM

DTM-Pullover statt Rennanzug

STCC/TCR Skandinavien

Das Ende einer Ära

Ab 2023 gehen die STCC und die TCR Skandinavien eigene Wege. Robert Dahlgren (Cupra) sicherte sich beim letzten gemeinsamen Event die Meisterschaft.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon vor dem Wochenende in Mantorp Park bekam der Schwede seinen erst im September aberkannten Sieg aus Skellefteå zurück, womit der ehemalige WTCC-Pilot so gut wie sicher durch war. Nach einem Sieg von Oliver Söderström (Audi) war das Titelrennen nach dem ersten von drei Rennen zunächst weiter offen.

Im zweiten Lauf wurde in Person von Tobias Brink ein weiterer Audi-Pilot als Sieger abgewunken, großer Gewinner aber war Dahlgren, dem P4 zum finalen Eintüten des Titelgewinns reichte. Der letzte Rennsieg der STCC-TCR-Ära ging im dritten Lauf an Dahlgrens PWR-Teamkollegen Axel Bengtsson, der damit den Junior-Titel einfuhr. Das PWR-Team selbst gewann einmal mehr die Teamwertung.



STCC

Kein Sieg beim Finale, aber Titel eingefahren: PWR-Pilot Robert Dahlgren

Nun steht dem skandinavischen Tourenwagen-Sport wieder eine Zäsur bevor. Die STCC wird mit einem eigenen Reglement ab 2023 zur vollelektrischen Rennserie und nimmt den Promoter gleich mit. Die TCR Skandinavien soll zwar parallel bestehen bleiben, muss sich aber einen neuen Vermarkter suchen.

Ob man – wie nach dem STCC/TTA-Split Anfang der 2010er-Jahre – wieder zusammenfindet, ist offen. Klar ist nur, dass in beiden Serien zunächst keine großen Felder mehr zu erwarten sind. Für die künftig also elektrifizierte STCC gibt es aktuell nur zwei Autos: Den PWR-Cupra und den BMW i4 von Exion Racing. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: DIE ZWEITE UND DRITTE LIGA IN 'DEGA

Neben dem Cup (siehe unten) fuhren auch die Xfinity- sowie die Truck-Series in Talladega. Bei den Trucks sicherte sich Ex-Cup-Stammfahrer Matt DiBenedetto (Chevrolet) mit seiner allerersten Führungsrunde bei den Trucks auch den Premieren-Sieg. In der Xfinity-Series riss die Serie von Noah Gragson. Sieger diesmal war A.J. Allmendinger (Chevrolet). Er setzte sich in einem Fotofinish knapp vor Markenkollege Sam Mayer durch und holte seinen ersten Sieg in Talladega.

JUNIOR CUP: ARNDT VORN

Beim vorletzten Saisonevent des Tourenwagen Junior Cups in Hockenheim gingen die Siege an die beiden Konrad-Piloten Elias Olsen und Fabio Rauer. Tabellenführer vor dem Finale ist Leon Arndt (Dörr Motorsport), der in Hockenheim P3 und P2 einfahren konnte.

NASCAR

Elliott erst in letzter Sekunde

Chase Elliott (Chevrolet) sicherte sich in Talladega seinen fünften Saisonsieg und zieht damit als erster Fahrer in nächste Runde der Playoffs ein.

Von: **Michael Bräutigam**

In einem für Talladega-Verhältnisse sehr unfallarmen Rennen ging es trotzdem wieder hoch her. Insgesamt 17 Fahrer lagen mal kürzer und mal länger in Führung, insgesamt wechselte die Spitzenposition 57-mal – Saisonrekord. Der einzige für Superspeedways eigentlich typischen Massencrashs des Rennens ereilte das Feld in der 24. von 188 Runden.

Davon abgesehen brachten nur die zwei Stage-Pausen sowie drei Einzelschicksale der Fahrer das Renngeschehen ins Stocken, insgesamt kann man das Talladega-Herbstrennen mit nur sechs Gelbphasen also getrost in die Kategorie „ruhiges Rennen" einordnen.

Die letzte Caution sechs Runden vor Schluss sorgte noch mal für Bewegung: Neben Erik Jones (Chevrolet) und Ryan Blaney (Ford), die zuvor um die Führung gebalgt hatten, gesellten sich nun weitere Anwärter. Allen voran Elliott, der sich aus der dritten Reihe auf der unteren Spur mitziehen ließ, ehe er oben vor die Nase von Jones fahren konnte. Der schob ihn dann an der gesamten links fahrenden Konkurrenz vorbei in Front. Blaney, der die untere Linie anführte, kam zwar noch mal ran, verlor aber mit knapp einer Fahrzeuglänge.

Wer schafft den Cut?

Damit hat im fünften Playoff-Rennen erstmals einer der Titelkandidaten gewonnen. Elliott kann also entspannt zum nächsten Rennen in Charlotte anreisen, weil er das Ticket für die „Round of 8" sicher hat. Die restlichen sieben Plätze werden unter elf weiteren Fahrern ausgefochten. Auf dem Roval von Charlotte wird auch Mike Rockenfeller wieder am Start stehen. ■



NASCAR

Fast ein Fotofinish: Elliott fährt knapp vor Blaney über den Zielstrich

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
31. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Michael McDowell (USA)	Ford
4.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
7.	Todd Gilliland (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
9.	Austin Cindric (USA)	Ford
10.	Chase Briscoe (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 31 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	3103 Punkte
2.	Blaney (Ford)	3101
3.	Chastain (Chevrolet)	3097
4.	Hamlin (Toyota)	3090
5.	Logano (Ford)	3087
6.	Larson (Chevrolet)	3087
7.	Suárez (Chevrolet)	3081
8.	Briscoe (Ford)	3069
9.	Cindric (Ford)	3069
10.	Byron (Chevrolet)	3058



Regenzauberer

Wie im Frühjahr in Mandalika konnte auch im tropischen Regen von Buriram niemand Miguel Oliveira bezwingen. Weil Fabio Quartararo weit zurückfiel, ist Francesco Bagnaia bis auf zwei Punkte an ihn herangerückt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Gischt war beängstigend. „Man kann sich gar nicht vorstellen, was sich im Pulk abspielte. Es gab massenhaft Beinah-Auffahrunfälle", berichtete der nicht gerade zimperliche Remy Gardner. Der Asphalt des Chang International Circuit trocknete aber schnell ab, die Gischt wurde weniger, und es bildete sich ab Rennmitte ein trockener Streifen. Auf dieser wurde das Tempo der Spitze umso furchterregender. Miguel Oliveira, Jack Miller, Francesco Bagnaia und Marc Márquez waren alle in Sichtweite, von hinten stürmte Johann Zarco heran. Schließlich gewann Miguel Oliveira wie schon in Mandalika, KTM konnte nach fast sieben Monaten wieder feiern. Doch so richtig aufgelöst war Ducati: Bagnaia ist bis auf zwei Punkte an die WM-Spitze herangerückt, die WM geht nach 17 Grands Prix wieder von vorne los.

Rote Armada

Während die Tage zuvor Tropenstürme auf Buriram herniederprasselten, war die Strecke am Freitag und Samstag trocken, zumindest, wenn die MotoGP-Piloten fuhren. „Die Strecke hatte vor drei Jahren, als wir zuletzt gefahren sind, aber deutlich mehr Grip", stellte Fabio Quartararo fest. Gegen die Ducatis war auf der langen Geraden und den harten Brems- und Beschleunigungszonen kein Kraut gewachsen. Im Qualifying kamen sechs von ihnen unter die ersten sieben, einzig Fabio Quartararo als Vierter und Marc Márquez als Achter konnten ihnen einigermaßen trotzen. Nicht hingegen Aprilia: Mit der harten Michelin-Karkasse wie auf dem Red Bull Ring fanden ihre Piloten genauso wenig Grip wie dort. Aleix Espargaró und seine Crew bauten das Motorrad ständig um, Maverick Viñales begann sein Temperament zu entgleisen wie einst bei Yamaha. Fabio Quartararo hatte die beste Pace über die Distanz, und der Weltmeister zeigte sich kämpferisch: „Ich habe zwar sechs Ducatis um mich herum, und die Zielkurve ist die einzige Stelle, an der ich überholen kann, aber das hatten wir auch schon anderswo. Ich werde kämpfen."

> „Ich hatte das gleiche Problem wie Fabio Quartararo. Die Temperatur des Vorderreifens und der Luftdruck gingen durch die Decke, außerdem zeigte sich unsere Traktionsschwäche."
>
> Cal Crutchlow

Doch am Sonntag war es vorbei mit trocken. Musste schon das Moto2-Rennen abgebrochen werden, prasselten zum geplanten MotoGP-Start immer heftigere Schauer auf die Strecke. Mit einer Stunde Verspätung konnte das Rennen endlich losgehen, und jeder musste auf gut Glück abstimmen. Polesitter Marco Bezzecchi stürmte nach vorn und setzte sich mit freier Sicht etwas ab, doch weil er in der ersten Kurve mit Jorge Martín kollidiert war und weit auf die Auslaufzone hinausfuhr, musste er sich eine Position zurückfallen lassen und damit fast zwei Sekunden Vorsprung hergeben. „Das war eine völlig unverständliche Entscheidung der Rennleitung", schimpfte der VR46-Pilot. „Wo sollte ich denn hin?" Von da an fand er seinen Rhythmus nicht wieder.

Reifenhitze

Doch viel schlimmer erging es Fabio Quartararo. Er fiel hoffnungslos zurück, und nachdem er schließlich als 17. abgewunken wurde, fuhr er an die Box und war für niemanden zu spre-



Wieder eine Macht im Regen: Miguel Oliveira (#88) ließ Jack Miller keine Chance zum Angriff und gewann wie schon in Mandalika

POLARITY PHOTO



YAMAHA



Fabio Quartararo: In Mandalika noch Zweiter, in Buriram nur noch Passagier



POLARITY PHOTO

Regentänzer Miguel Oliveira



MOTOGP

Volle Kraft und volle Gischt: Die Sicht war zu Rennbeginn kritisch. Bezzecchi (#72) und Quartararo (#20) noch gut dabei

chen. Erst einen Tag später meldete er sich über die sozialen Medien und entschuldigte sich bei den thailändischen Fans. „Ich habe gesehen was sein Problem war, ich hatte es auch", erklärte Cal Crutchlow. „Die Temperatur des Vorderreifens schoss durch die Decke, er konnte weder bremsen noch einlenken, dazu kam die Schwäche der Yamaha bei wenig Grip durch. Er ist ein guter Regenpilot, aber hier war er nur Passagier."

Über hohe Temperaturen am Vorderreifen klagte das halbe Feld. Es gab keinerlei Erfahrungswerte für die Abstimmung inklusive dem Ausgangs-Reifendruck. Doch Miguel Oliveira, der schnell bis auf den führenden Jack Miller aufschloss, ihn studierte und dann überholte, die beiden Werks-Ducatis und Marc Márquez störte das wenig. Noch weniger Johann Zarco. „Ich habe einen anderen Fahrstil im Regen als Jack Miller, ich belaste den Vorderreifen anders. Als es sehr nass war, konnte ich nicht mithalten, dafür später umso besser", erklärte der Franzose. Marc Márquez versuchte an Bagnaia vorbeizukommen, doch der konterte gleich. „Pecco war auf der Bremse sehr stark, und die Ducati hat unglaublich Grip", musste Márquez feststellen. Bagnaia verdankte seinen Speed zum Teil Jack Miller. „Er nahm mich beiseite, meinte, ich solle mich darauf besinnen, wie stark ich beim Bremsen im Regen in Japan war, Das hat mir viel Vertrauen gegeben", bedankte sich Bagnaia bei seinem Teamkollegen.

So brach auch Johann Zarco seine Aufholjagd hinter ihm ab. „An Marc Márquez kam ich problemlos vorbei. Doch Pecco war sehr stark auf der Bremse, und es gab nur eine trockene Linie. Ich habe gesehen, dass ich die beiden an der Spitze nicht mehr einholen kann, so wollte ich kein Risiko mehr eingehen", gestand Zarco. Ducati-Teamchef Davide Tardozzi hatte vor dem Rennen gesagt: „Es gibt keine Teamorder, wer gewinnen kann, soll auf Sieg fahren. Aber ich erwarte, dass unsere Fahrer vernünftig sind." Das hat sich Zarco gut gemerkt. ■

DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



ZWEITES REGENRENNEN IN DIESEM JAHR, ZWEITER SIEG ...

Es war aber ein schwieriges Rennen. Wie jedes Regenrennen, denn der kleinste Fehler kann in einem Sturz enden. Deshalb habe ich mich zwar wohlgefühlt, es war aber auch immer ein unwohles Gefühl dabei. Zu Beginn hatten wir alle Sichtprobleme, dann wurde es besser. Jack hat sehr viel Druck gemacht, und ich musste bis zur letzten Kurve in Angriffs-Stimmung sein. Das war aber auch gut, denn so konnte ich meine Konzentration halten.

WO HATTEN SIE VORTEILE?

Jack war auf der Bremse besser als ich, besonders vor den Kurven 1 und 3, da war er schneller. Dafür war ich von Turn 7 an schneller. Ich war sogar überrascht, wie viel schneller. Ich war aber zunächst nie nah genug an ihm dran, dass ich ans Überholen denken konnte. Als ich es das erste Mal probiert habe, hat es nicht funktioniert. Ich musste dann einen Blockpass ansetzen, um an ihm vorbeizukommen.

WIE KOMMT ES, DASS SIE DIESES JAHR MIT DER KTM IM REGEN SO STARK SIND?

Ich weiß nicht genau, was es ist. Wir hatten aber auch bereits zu Beginn des letzten Jahres eine Regenabstimmung gefunden, die zu meinem Fahrstil passt und das Beste aus dem Motorrad herausholt. Ich denke, ich habe nur einen Vorteil, wenn wir vorher nur trockene Sessions haben und dann im Regen fahren müssen. Ich komme in den ersten zehn Minuten gleich in einen guten Rhythmus.

KTM in Schwung


POLARITY PHOTO

Die Österreicher konnten sich nicht nur über den Sieg von Miguel Oliveira freuen. Auch die Rookies Raúl Fernández und Remy Gardner zeigten einen Aufwärtstrend.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Renndirektor Pit Beirer war hocherfreut. „Ich traue es mich kaum auszusprechen, aber seit dem Misano-Test ist nun ein Trend erkennbar, dass wir ein Rezept gefunden haben, das unsere Schwachstellen, die uns über den gesamten Sommer beschäftigt haben, nun auf unterschiedlichen Rennstrecken und Wetterbedingungen kuriert", freute sich Beirer nach dem Wochenende. „Brad Binder hat in FP3 eine volle Sekunde mit einem neuen Reifen gefunden, das hatten wir bislang noch nie. Und auch die Tech3-Piloten sahen nun deutlich besser aus."

Dabei wurde Raúl Fernández von einer Magen-Darm-Infektion geplagt, der 21-jährige Spanier sah blass und geschwächt aus, verzichtete am Samstag auf FP3 und fuhr auch in FP4 nur vier Runden, konnte in Q1 trotzdem acht Fahrer hinter sich lassen. Im Rennen fuhr er bereits in den Top 10, er holte sich schließlich als 15. einen Punkt. „Ich fühlte mich auch am Renntag noch geschwächt, deshalb hatte ich auf Regen gehofft", so Fernández. „Ich bin mit dem Rennen trotzdem nicht zufrieden. Zu Beginn war ich sehr stark, dann war ich plötzlich eine Sekunde langsamer und habe wieder viele Plätze verloren. Anfangs kam ich sogar Enea Bastianini näher, ab Rennmitte ging dann nichts mehr. Wir müssen genau analysieren, was los war. Bei all den Problemen sollte ich mit dem Erreichten zufrieden sein. Aber wenn man erst einmal da ist, will man mehr."

Remy Gardner fuhr ebenfalls bis zum zwölften Platz vor, bevor er wieder zurückfiel und in der 12. Runde stürzte. „Die ersten Runden waren schon durchwachsen, ich hatte aber Spaß", meinte Gardner. „Das Motorrad fühlte sich zunächst richtig gut an, aber leider haben die Jungs den vorderen Reifendruck falsch kalkuliert, er ging durch die Decke, und mein Vorderreifen begann sogar geradeaus zu blockieren. Ich habe weiter versucht zu pushen, dann ist mir irgendwann das Vorderrad weggerutscht." ■

KOMMENTAR

WENN DIE MOTORRAD-WM auch derzeit von europäischen Fahrern und Herstellern dominiert wird – die Verschiebung nach Asien ist unübersehbar. Die Begeisterung, die in diesen Ländern für das Zweirad und den Motorradsport herrscht, hat mittlerweile die der alten Welt weit überschritten. Der Jubel auf den Tribünen übertönte selbst das Gewitter, als Somkiat Chantra das Moto2-Rennen anführte, und genau wie die drei Japaner, die in Motegi auf dem Podest standen, zählt der Thailänder zu den zukünftigen Siegkandidaten und Titelanwärtern. Schaden wird es der WM nicht, denn diese Jungs haben sich mit Talent und Fleiß nach oben gearbeitet. Doch solange die Fans zahlreich zum Sachsenring und zum Red Bull Ring pilgern, müssen wir uns auch um die Grands Prix in unseren Breiten keine Sorgen machen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

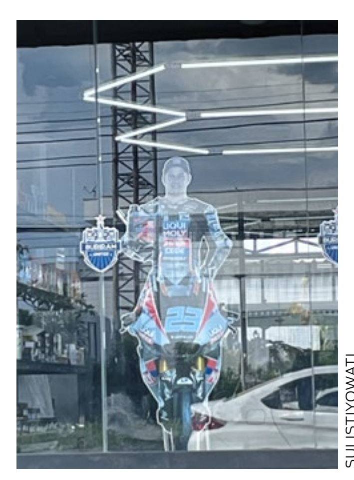
AUS DEM FAHRERLAGER

GEWALTIGER EMPFANG
Man merkte den thailändischen Fans und der dortigen Motorrad-Industrie an, wie sehr sie den Grand Prix vermissten. Wieder waren die Hersteller mit gewaltigen Ausstellungen auf dem riesigen Areal zwischen Rennstrecke und Fußballstadion sowie im VIP-Bereich neben dem Fahrerlager vertreten. Es gab eine Menge Programm bis hin zur Thaibox-Meisterschaft. Obwohl der Regen nach dem Zieleinlauf der MotoGP noch heftiger wurde, ging die Party davon unbeeindruckt weiter, das große Feuerwerk wurde dann eben in den Regenhimmel geschossen. Eine große Zahl der Zuschauer war mit ihrem Zweirad angereist, auffällig war dabei der größere Anteil großer Motorräder als früher. Ein besonderer Hit ist in Thailand derzeit die Großenduro BMW R 1250 GS Adventure.

ALLE WETTER
Trotz der Regenfälle am Sonntag hatte Buriram, das auf Thai so viel wie „Stadt des Glücks" heißt, Glück mit dem Wetter. Denn die Tage vor und auch nach dem GP regnete es noch deutlich heftiger. Am Freitag und Samstag gab es keine 50 Kilometer weiter Gewitter, die ganze Straßen und Ortschaften unter Wasser setzten. Der Grand Prix wurde dieses Jahr früher ausgetragen als zuletzt und fiel in die regenreichste Zeit dieser Region. Nächstes Jahr soll er wieder fast vier Wochen später stattfinden, wenn es gewöhnlich nicht mehr so viel regnet.

URLAUB UND HOCHZEIT
Die zwei Wochen bis zum nächsten Grand Prix in Australien nutzen viele Fahrer für einen Kurzurlaub in Ferienparadiesen wie Bali oder Phuket. Ducati-Werkspilot Jack Miller flog direkt nach Australien und heiratet vor seinem Heim-GP seine Verlobte, das Model Ruby Mau. Ex-GP-Sieger Simon Crafar, heute MotoGP-Experte, ist zu seiner Familie nach Neuseeland geflogen, dazu wird er der Ordensverleihung von Ex-Weltmeister Hugh Anderson beiwohnen.

BLICKFANG SCHRÖTTER
Die GP-Piloten haben in Asien einen noch weit höheren Star-Status als bei uns. So schmückt das lebensgroße Bild von Intact-Moto2-Pilot Marcel Schrötter die Schaufensterscheibe eines Motorradgeschäfts in Buriram, wo es unter anderem Liqui-Moly-Produkte zu kaufen gibt. ■ IP


SULISTIYOWATI

Marcel Schrötters Bild ziert ein Motorradgeschäft in Buriram

MOTOGP-ERGEBNISSE

Buriram (T) – 2. Oktober 2022 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 113,850 km über 25 Runden à 4,554 km. 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste nass, Luft 27 Grad, Asphalt 29 Grad. Schnitt des Siegers: 163,6 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	41.44,503 min	307,6 km/h	1.39,537 min	M/M	25
2.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	25	+0,730 sec	315,7 km/h	1.39,732 min	M/M	20
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	25	+1,968 sec	310,3 km/h	1.39,566 min	M/M	16
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	25	+2,490 sec	312,1 km/h	1.38,941 min	M/M	13
5.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+2,958 sec	303,3 km/h	1.39,448 min	M/M	11
6.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	25	+13,257 sec	305,0 km/h	1.39,899 min	M/M	10
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+14,566 sec	300,0 km/h	1.39,770 min	M/M	9
8.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+14,861 sec	308,5 km/h	1.39,991 min	M/M	8
9.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	25	+15,365 sec	298,3 km/h	1.40,159 min	M/M	7
10.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+18,097 sec	302,5 km/h	1.39,884 min	M/M	6
11.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+19,041 sec	314,8 km/h	1.39,821 min	M/M	5
12.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+19,659 sec	301,6 km/h	1.40,069 min	M/M	4
13.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+22,439 sec	306,8 km/h	1.39,963 min	M/M	3
14.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	25	+23,646 sec	308,5 km/h	1.40,054 min	M/M	2
15.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	25	+30,483 sec	305,0 km/h	1.40,317 min	M/M	1
16.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	25	+33,466 sec	299,1 km/h	1.40,478 min	M/M	-
17.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+34,072 sec	304,2 km/h	1.40,637 min	M/M	-
18.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	25	+36,203 sec	302,5 km/h	1.40,795 min	M/M	-
19.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	25	+36,532 sec	304,2 km/h	1.40,585 min	M/M	-
20.	Danilo Petrucci (I)	Suzuki GSX-RR	25	+42,508sec	313,0 km/h	1.40,721 min	M/M	-
21.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	25	+49,992sec	309,4 km/h	1.41,236 min	M/M	-
22.	Tatsuta Nagashima (J)	Honda RC 213 V	25	+51,346 sec	313,0 km/h	1.41,185 min	M/S	-
23.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	23	+2 Runden	318,5 km/h	1.39,475 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	11	+14 Runden	298,3 km/h	1.40,654 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	1.29,671 min
2.	Martín	1.29,692 min
3.	Bagnaia	1.29,775 min
4.	Quartararo	1.29,909 min
5.	Zarco	1.29,963 min
6.	Bastianini	1.29,988 min
7.	Miller	1.30,106 min
8.	M. Márquez	1.30,133 min
9.	Marini	1.30,214 min
10.	Rins	1.30,337 min
11.	Oliveira	1.30,485 min
12.	B. Binder	1.30,542 min
13.	A. Espargaró	1.30,202 min
14.	Morbidelli	1.30,528 min
15.	Crutchlow	1.30,542 min
16.	Fernández	1.30,566 min
17.	Viñales	1.30,578 min
18.	Gardner	1.30,602 min
19.	P. Espargaró	1.30,641 min
20.	A. Márquez	1.30,692 min
21.	Di Giannantonio	1.30,794 min
22.	Nagashima	1.31,331 min
23.	D. Binder	1.31,356 min
24.	Petrucci	1.31,604 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	219
2.	Bagnaia	217
3.	A. Espargaró	199
4.	Bastianini	180
5.	Miller	179
6.	Binder	154
7.	Zarco	151
8.	Oliveira	131
9.	Martín	127
26.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	391
2.	Aprilia	235
3.	Yamaha	224
4.	KTM	206
5.	Suzuki	138
6.	Honda	124

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	396
2.	Aprilia Racing	321
3.	Red Bull KTM Factory Racing	285
4.	Pramac Racing	278
5.	Monster Energy Yamaha MotoGP	250
6.	Gresini Racing MotoGP	203
7.	Team Suzuki Ecstar	189
8.	Mooney VR46 Racing Team	181
9.	Repsol Honda Team	135
10.	LCR Honda	96

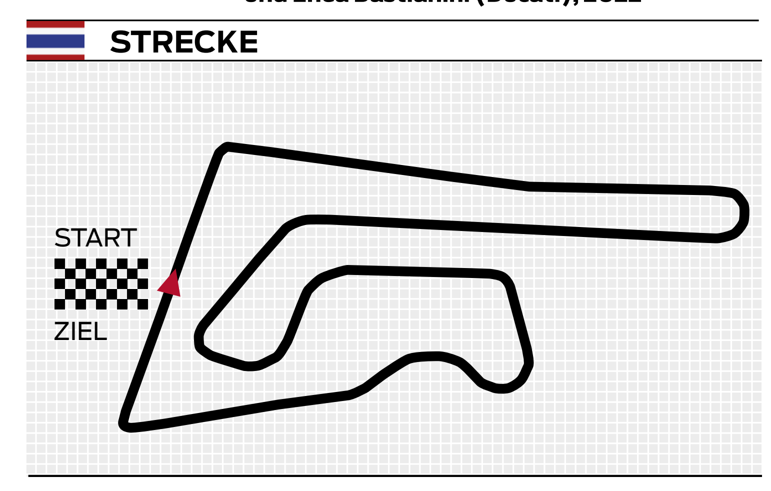
„Nach dem Nuller von Japan weiß ich, dass ich die restlichen Rennen ganz an den Titel denken muss und keine Fehler machen darf."

Francesco Bagnaia

CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT (T) 4,554 KM

Rundenrekord: **1.30,904, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.29,671, Marco Bezzecchi (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **337,5 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2022 und Enea Bastianini (Ducati), 2022**

STRECKE

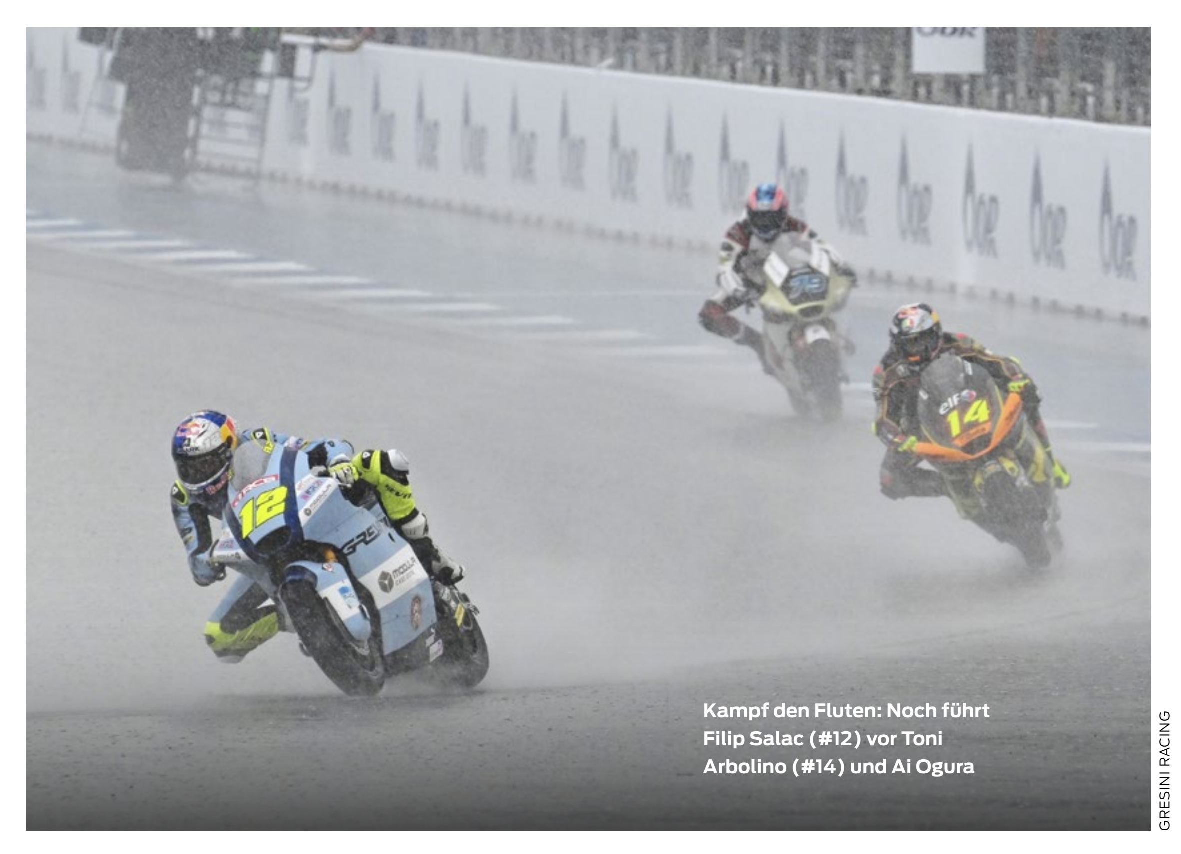




Francesco Bagnaia und Jack Miller auf dem Podest: Ducati auf Titelkurs

DUCATI

Sieg Arbolino, WM-Spitze wei



Kampf den Fluten: Noch führt Filip Salac (#12) vor Toni Arbolino (#14) und Ai Ogura

GRESINI RACING

Genau vor dem Rennabbruch überholte Toni Arbolino den führenden Filip Salac und holte so seinen zweiten Sieg in diesem Jahr. Weil es nur halbe Punkte gab, rückten Augusto Fernández und Ai Ogura genau um einen halben Punkt näher zusammen.

Von: **Imre Paulovits**

Filip Salac fuhr auf die Zielkurve zu, bremste spät, da wurde er hinausgetragen. Der hinter ihm lauernde Toni Arbolino drückte sich innen vorbei und beschleunigte besser auf die Zielgerade. Kaum waren die beiden hinter Turn 1 verschwunden, kam die rote Flagge raus – der Regen war einfach zu stark, auf der langen Geraden stand das Wasser so hoch, dass die Motorräder aufschwammen, es war einfach zu

Motorrad-WM

2023 zwei neue Asien-Grands-Prix

Der provisorische WM-Kalender für 2023 steht. Demnach soll es 21 Grands Prix geben, davon zwei neue in Asien. Ein Grand Prix in Spanien fällt weg, und die Saison fängt diesmal in Portugal an.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Carmelo Ezpeleta und sein Sohn Carlos vor dem Japan-GP in Indien und Kasachstan waren, trug gleich Früchte: Beide Länder kommen bereits nächstes Jahr in den Motorrad-WM-Kalender. In dem zentralasiatischen Land ist neben der größten Stadt Almaty der Sokol International Racetrack entstanden, und Kasachstan möchte in den Kreislauf des internationalen Motorsports kommen. In Indien unterstützt die Regierung den Grand Prix auf dem Buddh International Circuit bei Neu-Delhi, um Arbeitsplätze zu schaffen und die Region touristisch mehr zu erschließen. So sieht der Kalender 2023 21 Grands Prix vor, durch die Sprintrennen am Samstag wird es 42 MotoGP-Rennen geben. Ursprünglich waren auch 2022 21 Grands Prix vorgesehen, da der KymiRing nicht fertig wurde, wurde der GP gestrichen, nun ist er ganz aus dem Kalender gefallen. Ezpeleta hat vor der Pandemie auch gesagt, dass auf der Iberischen Halbinsel nicht mehr als vier Grands Prix stattfinden. Portimão in Portugal bildet am 26. März den WM-Auftakt, das Motorland Aragón ist für 2023 aus dem Kalender gefallen, das WM-Finale in Valencia ist erst am 26. November. ■

MOTOGP

Sokol International Racetrack: Brandneue Anlage in der Nähe von Almaty

PROVISORISCHER MOTORRAD-WM-KALENDER 2023

26.03.: Portimão/P
02.04.: Termas de Rio Hondo/RA
16.04.: COTA/USA
30.04.: Jerez/E
14.05.: Le Mans/F
11.06.: Mugello/I
18.06.: Sachsenring/D
25.06.: Assen/NL
09.07.: Sokol/KZ
06.08.: Silverstone/GB
20.08.: Red Bull Ring/A
03.09.: Barcelona/E
10.09.: Misano/I
24.09.: Buddh/IND
01.10.: Motegi/J
14.10.: Mandalika/RI
22.10.: Phillip Island/AUS
29.10.: Buriram/T
12.11.: Sepang/MAL
19.11.: Losail/Q
26.11.: Valencia/E

ter zusammen

gefährlich. Dass ihn dieser kleine Fehler nicht nur die Führung, sondern auch den Rennsieg kosten würde, konnte der 20-jährige Tscheche im Dienst von Gresini Racing noch nicht wissen. Denn es waren erst acht Runden gefahren, damit die volle Punktzahl vergeben werden konnte, hätten noch fünf weitere absolviert werden müssen. Die Wetterkapriolen hatten die Moto2-Piloten an diesem Sonntag in Buriram voll erwischt. Fuhren sie noch bei Sonnenschein zur Startaufstellung, ergoss sich dort der erste kurze Regenguss über die Strecke. Die Rain-on-the-Grid-Startprozedur wurde angezeigt, jeder konnte auf Regenreifen umrüsten, bevor nach einem weiteren kurzen Schauer gestartet wurde. Da sah es in Richtung Turn 3 noch richtig hell aus, doch auf der anderen Seite des Boxengebäudes lauerte eine richtig schwarze Regenwand, und die ergoss sich kurze Zeit später über die Strecke. Lokalheld Somkiat Chantra war von der Pole-Position aus gleich in Führung gegangen und dem Feld davongefahren, als er in Turn 4 völlig unvorbereitet auf das drastisch angestiegene Wasser traf. Er flog mit einem Highsider ab, und der Traum vom thailändischen Sieg löste sich in einem Raunen der Menge auf. Doch auch das Warten der anderen nach dem Abbruch sollte vergebens sein: Der Regen wurde immer stärker, an Fahren war nicht zu denken, so wurde die Reihenfolge bei Abbruch als das Ergebnis gewertet und halbe Punkte vergeben.

Marcel Schrötter war zu diesem Zeitpunkt 15. und bekam dafür einen halben Punkt: „Wir konnten am Startplatz nur wenig am Motorrad umbauen. So stand sie zwar auf Regenreifen, aber mit Trockenabstimmung da, sie war zu hart abgestimmt, und so war es sehr schwer, ein Gefühl aufzubauen. Deswegen hätte ich mich auf einen Neustart sehr gefreut, da hätten wir noch ein schönes Ergebnis an einem sehr schwierigen Wochenende herausfahren können.“ ■

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Buriram (T) – 2. Oktober 2022 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 36,432 km über 8 Runden à 4,554 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste nass, Luft 26 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	8	15.10,854 min	1.52,003 min	25
2.	Filip Salac (CZ)	Kalex	8	+0,251 sec	1.52,644 min	20
3.	Arón Canet (E)	Kalex	8	+3,112 sec	1.53,492 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	8	+3,268 sec	1.53,240 min	13
5.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	8	+4,137 sec	1.52,942 min	11
6.	Ai Ogura (J)	Kalex	8	+5,715 sec	1.53,052 min	10
7.	Augusto Fernández (E)	Kalex	8	+9,862 sec	1.53,380 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,346 min	8
9.	Keminth Kubo (T)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,305 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	8	+1 Runde	1.53,489 min	6
11.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,666 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,745 min	4
13.	Taiga Hada (J)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,359 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Kalex	8	+1 Runde	1.55,265 min	2
15.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,338 min	1
16.	Pedro Acosta (E)	Kalex	8	+1 Runde	1.54,949 min	-
17.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	8	+1 Runde	1.55,749 min	-
18.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	8	+1 Runde	1.55,062 min	-
19.	Sam Lowes (GB)	Kalex	8	+1 Runde	1.55,585 min	-
20.	Jorge Navarro (E)	Kalex	8	+1 Runde	1.57,382 min	-
21.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	8	+1 Runde	1.58,137 min	-
22.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	8	+1 Runde	1.58,256 min	-
23.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	8	+1 Runde	1.59,915 min	-
24.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	8	+1 Runde	1.59,273 min	-
25.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	8	+2 Runden	1.57,565 min	-
	Nicht gewertet:					
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	5	+3 Runden	2.10,506 min	-
	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	4	+4 Runden	1.58,703 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1	+7 Runden	1.52,293 min	-

NACHRICHTEN

MOTOGP
Danilo Petrucci wurde von Suzuki kurzfristig als Ersatz für den immer noch verletzten Joan Mir aufgeboten. Der 31-jährige Italiener flog von Alabama von der US-Meisterschaft nach Thailand, war ziemlich ausgelaugt und versuchte sich so schnell es ging, an die Suzuki zu gewöhnen. Bei dem Regen rechnete die Konkurrenz trotzdem mit ihm. Der Durchmarsch Petruccis blieb aber aus. „Das Motorrad muss im Regen ganz anders gefahren werden als die Ducati, außerdem hatten wir nicht die geringsten Daten. Das Team hat aus meiner Trockenabstimmung und der Regenabstimmung von Joan Mir das bestmögliche zusammengestellt, aber es passte nicht. Sie war viel zu weich für mich, der Vorderreifen heizte auf, und so wollte ich nichts anderes, als das Motorrad heil ins Ziel zu bringen“, gestand Petrux. Er ist in diesem Jahr die Dakar, die US-Meisterschaft und nun auch MotoGP gefahren, jetzt macht er erst einmal Ferien. „Für 2023 habe ich Angebote aus der US-Meisterschaft und der Superbike-WM. Ich werde demnächst entscheiden, was ich mache, und dann werde ich die Dakar 2024 vorbereiten.“

MOTOGP
Yamaha setzt alle Hebel in Bewegung, um die WM-Chancen von Fabio Quartararo zu wahren. Cal Crutchlow wird in dieser Woche in Misano testen, es wird versucht, das Paket mit ein paar neuen Teilen noch zu verbessern. Dazu soll auch die Entwicklung des 2023er Motorrads beschleunigt werden. Wegen seiner Testfahrer-Verpflichtungen musste Crutchlow die Teilnahme an der Hochzeit seines Freundes Jack Miller schweren Herzens absagen: „Es tut mir leid für Jack, ich wäre wirklich gern gekommen, aber der Job hat Vorrang, das weiß er.“

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	238,5
2.	Ogura	237
3.	Canet	185
4.	Vietti	165
5.	Arbolino	150,5
6.	Acosta	132
7.	Roberts	130
8.	Dixon	127,5
9.	Chantra	120
11.	Schrötter	104,5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	407,5
2.	Boscoscuro	142,5
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	370,5
2.	Idemitsu Honda Team Asia	357
8.	Liqui Moly IntactGP	151,5

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Chantra	1.35,625 min
2.	Arbolino	1.35,710 min
3.	Ogura	1.35,889 min
4.	Acosta	1.35,956 min
5.	Vietti	1.35,973 min
6.	Lopez	1.35,987 min
7.	Dixon	1.36,106 min
8.	Fernández	1.36,130 min
9.	Navarro	1.36,264 min
10.	Gonzalez	1.36,316 min
11.	Beaubier	1.36,558 min
12.	Salac	1.36,672 min
13.	Bendsneyder	1.36,809 min
14.	Alcoba	1.36,843 min
15.	Arenas	1.36,914 min
16.	Kubo	1.37,360 min
17.	Roberts	1.38,065 min
18.	Canet	1.36,384 min
19.	Lowes	1.36,360 min
20.	Dalla Porta	1.36,474 min
21.	Aldeguer	1.36,507 min
22.	Schrötter	1.36,567 min
23.	Baltus	1.36,732 min
24.	Van Den Goorbergh	1.36,816 min
25.	Zaccone	1.36,869 min
26.	Kelly	1.37,074 min
27.	Ramírez	1.37,206 min

Moto3

Foggia souverän, Guevara au



Hier noch eng beisammen: Sieger Dennis Foggia (#7), Ayumu Sasaki und Riccardo Rossi (#54)

MOTOGP

Zwar fuhr Dennis Foggia in Buriram auch wieder einen ungefährdeten Sieg heraus, doch dieser kam wohl zu spät für einen WM-Angriff. Izan Guevara liegt bei noch 75 zu vergebenden Punkten um 49 Punkte vorn. Sergio Garcia wurde erneut umgefahren, sein WM-Traum dürfte nun auch beendet sein.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Bei Dennis Foggia gibt es dieses Jahr entweder alles oder nichts. Acht Mal hat er in dieser Saison auf dem Podest gestanden, davon vier Mal als Sieger und vier Mal als Zweiter, und trotzdem steht es nicht besonders gut um seine WM-Chancen. Bei 49 Punkten Rückstand drei Rennen vor Schluss sind sie wohl eher theoretischer Natur. Denn vier Nuller

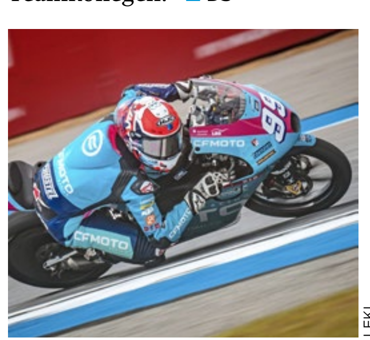
Moto3

Punkte für beide

Die beiden Prüstel-Piloten Carlos Tatay und Xavier Artigas liefen einen Wimpernschlag voneinander getrennt als 13. und 14. im Ziel ein.

Es war ein ständiges Gewarte in FP3 und auch in Q1 auf einen Windschatten, die Moto3-Fahrer bummelten teils mehr in den Auslaufzonen als dass sie fuhren. So konnten sich weder Carlos Tatay noch Xavier Artigas glücklich positionieren und mussten von Startplatz 23 und 24 ins Rennen gehen. Tatay konnte in der Startphase einem unverschuldeten Sturz nur knapp entgehen. Doch bei diesem Sturzchaos riss eine Lücke zur Spitzengruppe auf, die nicht mehr zuzufahren war, so landete Tatay in der Verfolgergruppe auf Platz 13, nur acht Hundertstelsekunden hinter ihm folgte Artigas als 14.

„Es war schade, gleich in der ersten Runde wieder einen Zwischenfall zu haben, weil er das Feld spaltete“, meinte Tatay. „Ich versuchte, so gut wie möglich aufzuholen, die Platzierung ist aber nicht das, was wir wollten.“ „Ich konnte ab dem Zwischenfall in der ersten Runde in der zweiten Gruppe bis zum Ende des Rennens immer ganz vorne fahren“, meinte Artigas. „Erst in der letzten Kurve verlor ich zwei Plätze, einen davon an meinen Teamkollegen.“ ■ DS



LEKL

Tatay: Teamkollegen noch überholt

Asia Talent Cup

Danish und Pratama

Während Tabellenführer Hakim Danish das erste Rennen gewann, brillierte im zweiten der 13-jährige Indonesier Veda Pratama.

Dass es auf dem Chang International Circuit unter den asiatischen Talenten mit ihren identischen Honda NSF 250 heiß zugehen würde und die Positionen in Windschattenschlachten ständig wechseln würden, war abzusehen. Im ersten Rennen fuhren schließlich vier Fahrer nebeneinander auf die letzte Kurve zu. Der 15-jährige Malaysier Hakim Danish hatte die besten Nerven und das meiste Glück, er fuhr als Sieger über die Ziellinie vor dem 13-jährigen Indonesier Veda Ega Pratama und dem 16-jährigen Japaner Gun Mie. Mit seinem dritten Saisonsieg übernahm Danish auch die Führung im Cup.

Das zweite Rennen wurde auf dem vom nächtlichen Regen nassen Asphalt gestartet, doch die Sonne schien, und die Strecke trocknete ab. Pratama fand ein besseres Gefühl als alle anderen, fuhr an der Spitze auf und davon und gewann schließlich mit über sieben Sekunden Vorsprung. Hinter ihm ging es umso spannender zu, schließlich wurde Mie Zweiter knapp vor dem 15-jährigen Australier Carter Thompson. Im Cup führt Danish mit 126 Punkten vor Shinya Ezewa (119), Mie (89), Hamad Al-Sahouti (73) und Pratama (71). ■ DS



ATC

Veda Ega Pratama: Allein vorn

f Titelkurs

stehen seinen hervorragenden Resultaten entgegen, dazu ein zwölfter und ein 14. Platz, als der Leopard-Honda-Pilot nach hinten durchgereicht wurde. Doch in Buriram war er wieder in seinem Element. Hatten die KTM und ihre Klone zuletzt durch eine deutlich bessere Beschleunigung gegenüber den Hondas brilliert, konnten die österreichischen Renner bei der feuchten Hitze diesmal keinen Vorteil verbuchen. Und der Topspeed der Leopard-Honda ist seit jeher legendär. So machte Foggia deutlich, dass diesmal er der Herr der Lage sein würde – auch wenn ihm Ayumu Sasaki aus Peter Öttls Husqvarna-Team das Leben so schwer wie möglich machte. Zum Schluss gesellte sich noch Riccardo Rossi mit der SC58-Honda hinzu und versuchte sich vor der letzten Kurve auf den zweiten Platz zu setzen. Doch das Manöver war mehr als optimistisch, und Sasaki konnte wieder vorbei. Das Ganze wurde noch einmal dadurch erschwert, dass das Zeitnahme-System ständig ausfiel und nicht nur die Fernsehzuschauer keine Informationen erhielten, sondern auch die Teams an den Boxen und die Fahrer auf ihren Displays nicht.

Rossi war noch eine halbe Stunde nach seinem ersten Podestplatz seit Le Mans 2021 bei der Pressekonferenz aufgedreht. „Ich bin so oft nah am Podest vorbei", sprudelte es aus ihm heraus. „Ich wollte es diesmal unbedingt schaffen. Dass der Angriff in der letzten Kurve nichts wird, wusste ich von vornherein, aber ich musste es einfach versuchen. Ich bin so glücklich." Foggia bestätigte das Chaos auf dem Dashboard: „Mir hat es zwischenzeitig die karierte Flagge fünf Runden vor Schluss angezeigt, zum Glück war mein Pitboard auf dem Laufenden. Ich habe einmal einen Fehler in der letzten Kurve gemacht, aber in den letzten drei Runden hatte ich ein gutes Tempo, und ich konnte mich etwas absetzen. Wenn mir mein Dashboard auch rundenlang +0,2 anzeigte, was mich doch wunderte. Dann stand da plötzlich +1,8, da war ich dann beruhigt." ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Buriram (T) – 2. Oktober 2022 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,188 km über 22 Runden à 4,554 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	22	37.52,331 min	1,57,462 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	22	+1,524sec	1,57,379 min	20
3.	Riccardo Rossi (I)	Honda	22	+2,804 sec	1,57,462 min	16
4.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+9,414 sec	1.42,787 min	13
5.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	+9,527 sec	1.42,873 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	22	+9,971 sec	1.42,837 min	10
7.	Andrea Migno (I)	Honda	22	+9,610 sec	1.42,928 min	9
8.	Jaume Masiá (E)	KTM	22	+10,033 sec	1.42,530 min	8
9.	David Muñoz (E)	KTM	22	+10,046 sec	1.42,660 min	7
10.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+10,088 sec	1.42,787 min	6
11.	Daniel Holgado (E)	KTM	22	+14,571 sec	1.42,860 min	5
12.	Joel Kelso (AUS)	KTM	22	+23,432 sec	1.43,311 min	4
13.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	22	+23,763 sec	1.43,190 min	3
14.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	22	+23,842 sec	1.43,130 min	2
15.	Scott Ogden (GB)	Honda	22	+23,868 sec	1.43,258 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	22	+24,232 sec	1.43,292 min	-
17.	Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+24,055 sec	1.43,542 min	-
18.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	22	+40,092 sec	1.43,952 min	-
19.	Vicente Perez (E)	Honda	22	+40,094 sec	1.43,838 min	-
20.	Ivan Ortolá (E)	KTM	22	+40,228 sec	1.43,586 min	-
21.	Mario Aji (RI)	Honda	22	+40,366 sec	1.44,117 min	-
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	22	+43,876 sec	1.44,144 min	-
23.	Joshua Whatley (GB)	Honda	22	+48,480 sec	1.44,194 min	-
24.	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	22	+54,747 sec	1.44,251 min	-
25.	Taiyo Furusato (J)	Honda	22	+3 Runden	-	-
	Nicht gewertet:					
	Sergio Garcia (E)	GasGas	14	+8 Runden	1.43,416 min	-

NACHRICHTEN

MOTOGP
Takaaki Nakagami hat seine zwei beim Sturz in Aragón abgeschliffenen Finger einer rekonstruktiven Operation unterziehen lassen und postete ein Bild mit einem dicken Verband und einem ebensolchen Lächeln. In Buriram fuhr Honda-Testfahrer Tetsuta Nagashima die LCR-Honda und zog sich bis zum Rennen recht gut aus der Affäre, hatte dort aber auch Probleme mit dem Reifenruck vorne und wurde nur 22. Nagashima wurde dieses Jahr von Honda als Testfahrer für die MotoGP, die Superbike-WM und die 8 Stunden von Suzuka angestellt. Bei Letzteren war er auch Teil des siegreichen Teams. „Ich fahre abwechselnd mal das eine, mal das andere Motorrad auf mehreren japanischen Strecken", so Nagashima. „Ich werde demnächst auch auf europäischen Strecken testen, wann und wo bestimmen die Ingenieure."

MOTO2
Marcel Schrötters Zukunft ist gesichert. „Wir haben eine Vereinbarung getroffen, in dieser Woche unterschreibe ich den Vertrag. Wo darf ich aber noch nicht sagen", so der Noch-Intact-Pilot.

MOTO2/MOTO3
Ex-Moto3-Weltmeister Albert Arenas, der in der letzten Zeit immer besser in Schwung kommt, wechselt für 2023 vom GasGas-Aspar-Team ins KTM-Team von Aki Ajo und ersetzt dort den in die MotoGP aufsteigenden Moto2-Tabellenführer Augusto Fernández. Mit Pedro Acosta als zweitem Fahrer wird das Team zwei ehemalige Moto3-Weltmeister am Start haben. Romano Fenati kehrt mit Snipers in die Moto3 zurück, sein Teamkollege wird Matteo Bertelle. Andrea Migno muss sich nach einem neuen Arbeitsplatz umsehen.

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	265
2.	Foggia	216
3.	Garcia	209
4.	Sasaki	194
5.	Masiá	163
6.	Öncü	154
7.	Suzuki	128
8.	Migno	100
9.	Holgado	88
10.	Moreira	84

WM-STAND MARKEN

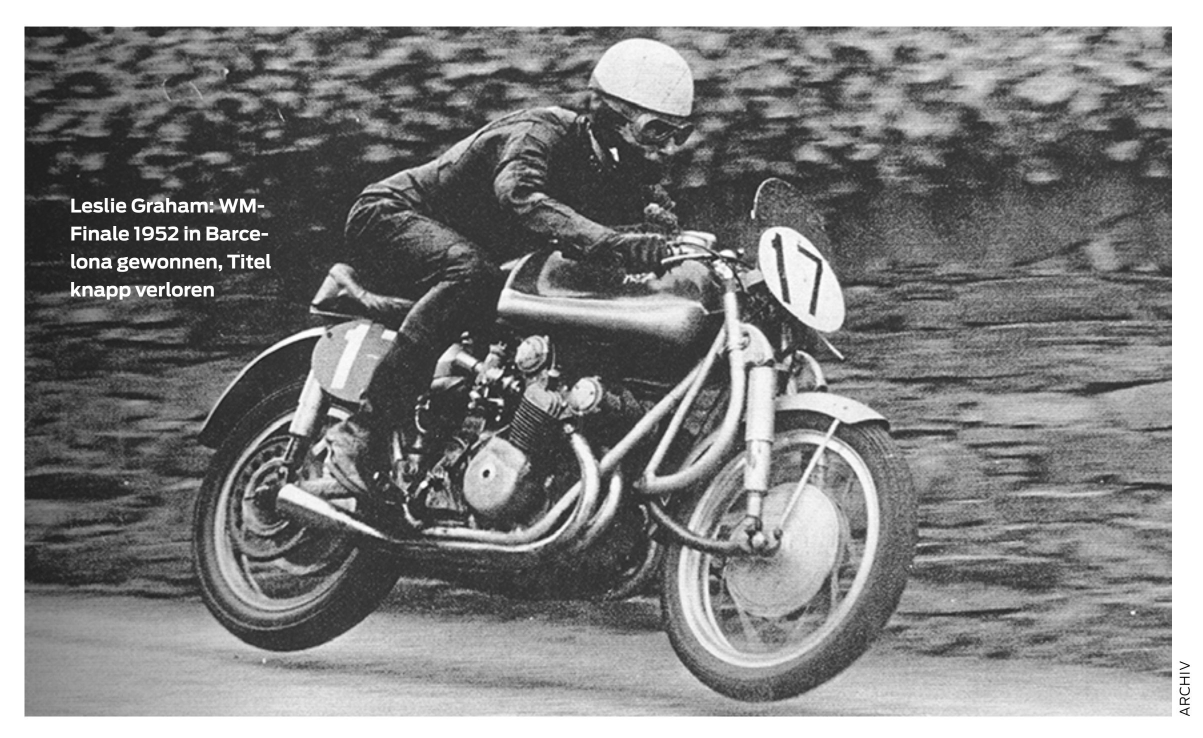
	Marke	Punkte
1.	GasGas	323
2.	Honda	300
3.	KTM	270
4.	Husqvarna	230
5.	CFMoto	118

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	474
2.	Leopard Racing	344
3.	Sterilgarda Max Racing Team	256
4.	Red Bull KTM Ajo	251
5.	Red Bull KTM Tech3	194
6.	MT Helmets - MSI	163
7.	CFMoto PrüstelGP	156

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Foggia	1.42,077 min
2.	Masiá	1.42,369 min
3.	Sasaki	1.42,486 min
4.	Nepa	1.42,531 min
5.	Moreira	1.42,716 min
6.	Holgado	1.42,740 min
7.	Rossi	1.42,847 min
8.	McPhee	1.42,906 min
9.	Yamanaka	1.42,986 min
10.	Muñoz	1.43,031 min
11.	Guevara	1.43,047 min
12.	Kelso	1.43,129 min
13.	Furusato	1.43,167 min
14.	Migno	1.43,221 min
15.	Fellon	1.43,387 min
16.	Öncü	1.43,407 min
17.	Toba	1.43,824 min
18.	Suzuki	1.44,167 min
19.	Fernández	1.43,134 min
20.	Garcia	1.43,140 min
21.	Bartolini	1.43,215 min
22.	Ogden	1.43,253 min
23.	Tatay	1.43,408 min
24.	Artigas	1.43,573 min
25.	Ortolá	1.43,760 min
26.	Perez	1.43,829 min
27.	Whatley	1.43,982 min
28.	Carrasco	1.44,062 min
29.	Aji	1.44,920 min
30.	Carraro	2.05,528 min



Leslie Graham: WM-Finale 1952 in Barcelona gewonnen, Titel knapp verloren

ARCHIV

Krieg der Vierer

Am 5. Oktober 1952 wurde die 500er-Weltmeisterschaft beim Finale in Barcelona zwischen Umberto Masetti auf der Gilera und Leslie Graham auf der MV Agusta entschieden. Die beiden italienischen Vierzylinder trugen die gleichen Gene.

Von: **Imre Paulovits**

Der Montjuic Park dröhnte vom Geheul der beiden Vierzylinder. Leslie Graham führte mit der MV Agusta, doch Umberto Masetti auf der Gilera ließ ihn nicht außer Sichtweite. Schließlich gewann der 41-jährige Brite nach zwei Stunden und sechs Minuten um 26,9 Sekunden vor dem 15 Jahre jüngeren Italiener, der damit aber seinen zweiten Titel in der Königsklasse nach 1950 sicherstellen konnte. Dass es so weit kommen könnte, dass Graham mit der MV Agusta die Gilera im WM-Kampf unter Druck setzte, das hätte noch zu Jahresbeginn niemand erwartet. Denn 1951 konnte der Brite, der 1949 auf AJS erster Weltmeister der Königsklasse wurde, auf dem italienischen Four kein einziges Rennen beenden.

Die Geschichte beider italienischen Vierzylinder geht bis vor den Zweiten Weltkrieg zurück. Die Gilera Rondine mit ihrem Kompressor-geladenen Vierzylindermotor, der bereits 1923 von Piero Remor und Carlo Gianini entworfen wurde, war 1939 endlich ausgereift und schnell, und Dorino Serafini entriss mit ihr Schorsch Meier und BMW den 500er-Europameistertitel. Remor entwarf danach einen 250er-Vierzylinder, der nach dem Krieg die Basis für eine neue 500er-Rennmaschine bildete. Doch das neue Motorrad war zunächst fragil und schwer zu fahren, und weil es zu ständigen Streitereien zwischen ihm und den Fahrern kam, wurde Remor Mitte 1949 von Giuseppe Gilera gefeuert. Piero Taruffi führte die Entwicklung der Vierzylinder-Gilera fort, und 1950 wurde Umberto Masetti mit ihr Weltmeister.

Das Gleiche noch mal

Remor fand beim rennverrückten Graf Domenico Agusta Unterschlupf, und er baute bei MV Agusta praktisch das gleiche Motorrad, das er zuvor für Gilera entworfen hatte. Es debütierte in Spa am 2. Juli 1950. Zu dieser Zeit stieß auch Arturo Magni, der zuvor bei Gilera mit Remor zusammengearbeitet hatte, zu MV Agusta. Für 1951 konnte Agusta Leslie Graham verpflichten, der bei AJS keine Zukunft mehr sah. Der technisch hochversierte Brite erwies sich als Glücksgriff. Bereits vor dem Krieg war er zehn Jahre lang Motorradrennen gefahren, hatte auch Erfahrung im Gelände- und Bahnsport und im Zweiten Weltkrieg als Bomber-Pilot gedient. Er ließ den Rahmen der MV Agusta verstärken, mit einer geschobenen Vorderradschwinge von AJS-Konstrukteur Ernie Earles versehen und tüftelte mit Remor und Magni unentwegt an Verbesserungen. Bei der TT 1952 wurde er Zweiter hinter Reg Armstrongs Norton, und bis Saisonende war die MV Agusta bereit gegen die Gilera. Umberto Masetti hatte in Assen und Spa gewonnen, doch vor Heimpublikum auf der ultraschnellen Strecke von Monza unterlag er Graham. Dies schockte Gilera so sehr, dass sie Protest gegen den Hubraum der MV Agusta einlegten. Doch diese erwies sich als sauber.

Nachdem Graham die Gilera in Barcelona erneut schlagen konnte und über den Winter Geoff Duke von Norton zu Gilera wechselte, schien für 1953 der Titanenkampf der beiden britischen Weltmeister angerichtet. Doch gleich beim Saisonauftakt auf der Isle of Man verunglückte Graham tödlich. Duke gewann 1953, ’54 und ’55 den Titel dreimal in Folge für Gilera, erst 1956 konnte John Surtees MV Agusta die erste Weltmeisterschaft in der Königsklasse bescheren.

Remor blieb nur bis 1953 bei MV Agusta, dann übernahm Magni die technische Leitung. Nachdem sich Gilera Ende 1957 zurückzog, sollte MV Agusta unter ihm von 1958 bis 1974 mit John Surtees, Gary Hocking, Mike Hailwood, Giacomo Agostini und Phil Read 18-mal ununterbrochen den WM-Titel in der Königsklasse gewinnen. Doch einen hielt Magni für den noch besseren Rennfahrer als alle seine Weltmeister: Leslie Graham, der MVs Vierzylinder erstmals zum Sieg geführt hatte. ■

ARCHIV

Umberto Masetti: Mit Gileras Vierzylinder Weltmeister 1950 und ’52

WM-ENDSTAND 1952

500 ccm

1.	Umberto Masetti (I)	Gilera	28 Pkt.
2.	Leslie Graham (GB)	MV Agusta	25
3.	Reg Armstrong (IRL)	Norton	22
4.	Rod Coleman (NZ)	AJS	15
5.	Jack Brett (GB)	AJS/Norton	14
6.	Ken Kavanagh (AUS)	Norton	14
7.	Geoff Duke (GB)	Norton	12
8.	Nello Pagani (I)	Gilera	12
9.	Cromie McCandless (GB)	Norton/Gil.	9
10.	Ray Amm (RHO)	Norton	9

IDM Sidecar

Sattler verteidigt Titel

Sattler oder Reeves? Wer holt den IDM-Titel beim Sidecar-Festival in Oschersleben? Das Finale bot auch Diskussionsstoff.

Von: **Anke Wieczorek**

Oschersleben bot alles, was es geben konnte: Regen, einen angesäuerten Tim Reeves und zum Schluss drei Punkte Abstand zwischen Sieger und Verlierer. Mit elf Punkten Vorsprung vor Tim Reeves /Kevin Rousseau waren Josef Sattler/ Luca Schmidt in die Magdeburger Börde gekommen. Nach Hause fuhren sie mit einer Drei-Punkte-Lücke, aber als erfolgreiche Titelverteidiger. Auch 2023 bleibt das deutsche Erfolgsgespann der Klasse treu. „Was mit der WM passiert, ist momentan unklar, und in der derzeitigen Situation ist es ohnehin eine wirtschaftliche Geschichte. Ich hoffe, dass die Sponsoren auch in dieser Zeit bei uns bleiben“, sagt Sattler. Zwei zweite Plätze hatten dem Bayern genügt, um Oschersleben als Gesamt-Sieger zu verlassen. Reeves gewann das Sprintrennen sowie auch das Hauptrennen, obwohl er nur vom achten Startplatz kam. Im Qualifying hatte ein Ventilabriss den Motor im Gespann lahmgelegt. Weil das Sprintrennen in der sechsten Runde wegen einsetzendem Regen abgebrochen werden musste, gab es halbe Punkte. Das schmeckte dem aufgebrachten Briten überhaupt nicht. Die volle Punktzahl hätte ihn gegenüber Sattler besser dastehen lassen. Der Multi-Weltmeister ist nun IDM-Vize und lacht auch wieder. IDM-Dritte sind Pekka Päivärinta/Ilse de Haas. Auf P4 schoben sich noch Zimmermann/Mahl an Kimeswenger/Sedlacek vorbei. ■



EISELE

Das Reinhängen hat sich gelohnt: Sattler/Schmidt sind Meister

Superbike-WM

Aegerter: 2023 SBK

Dominique Aegerters Traum ist in Erfüllung gegangen: Der Schweizer wird nächstes Jahr im werksunterstützten GRT-Yamaha-Team in der Superbike-WM fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Andrea Dosoli hat Wort gehalten. Als der Leiter von Yamahas Superbike-WM-Projekt vor dem WM-Lauf in Barcelona die Verpflichtung von Remy Gardner bekannt gab, sagte er, Yamaha würde beim zweiten Fahrer die Tradition fortsetzen und dem besten Supersport-Fahrer eine Aufstiegschance geben. Einen Namen nannte er dabei nicht, aber bei dem Speed, den Dominique Aegerter in den letzten beiden Jahren auf der Ten-Kate-Yamaha vorgelegt hat, konnte er keinen anderen gemeint haben. Und tatsächlich ist es nun der 31-jährige Schweizer, der den Zuschlag bekommen hat.

Seinen Speed auf einem Superbike hat Aegerter schon lange bewiesen. Dreimal stand er beim 8-Stunden-Rennen in Suzuka auf dem Podest. Mit Gardner hat Aegerter einen knallharten Teamkollegen, Yamahas Satelliten-Team ist mit den beiden auch bestens aufgestellt. „Ich bin überglücklich, mit Yamaha in die Superbike-WM aufzusteigen“, freut sich Aegerter. „Mit GYTR-GRT-Yamaha werde ich beste Voraussetzungen haben, die nächsten Ziele meiner Karriere zu erreichen.“ ■



YAMAHA

Dominique Aegerter (l.) und Andrea Dosoli: Gemeinsam in die Superbike-WM

NACHRICHTEN

ROADRACING
Völlig unerwartet ist letzten Freitag Thomas Walther aus Schleiz an den Folgen eines Herzinfarkts verstorben. Der 45-jährige Thüringer, von seinen Freunden liebevoll „Ziesel“ genannt, fuhr zuletzt in der IRRC. Beim Finale auf dem Frohburger Dreieck wurde er in der Supersport-Klasse Dritter, im ersten Rennen in Horice Zweiter und beendete die Meisterschaft dieser Klasse auf dem dritten Platz hinter dem Tschechen Marek Cerveny und dem Holländer Jorn Hamberg. Begonnen hat Thomas Walther seine Karriere im ADAC Junior Cup, er stieg später in die Supersport-Klasse der IDM auf, wo er bis 2017 erfolgreich unterwegs war.

SUPERBIKE-WM
Die Werksteams arbeiten ohne Rast daran, ihre Motorräder für den WM-Endspurt zu verbessern und die Basis für nächstes Jahr zu legen. So testete Kawasaki letzte Woche in Barcelona und Aragón, Honda war ebenfalls zwei Tage mit Xavi Vierge und Iker Lecuona im Motorland.

SUPERSPORT-WM
Nachdem Dominique Aegerter mit GRT-Yamaha in die Superbike-WM aufsteigt, hat Ten Kate für 2023 Jorge Navarro als seinen Nachfolger verpflichtet.

ENDURANCE-WM
Noch tüftelt Promoter Discovery Sports Events mit den Veranstaltern an einem Endurance-WM-Kalender für 2023, aber der Termin des WM-Auftakts steht bereits: Die 24 Heures Motos steigen in Le Mans am 15./16. April.

JUBILÄEN
Letzte Woche feierte einige Motorsport-Prominenz runde Geburtstage. Am 28. September wurden KTM-Teamchef Mike Leitner und der zweifache Superbike-Weltmeister Fred Merkel 60 Jahre alt, einen Tag später 500er-Motocross-Weltmeister David Thorpe.

ADAC MX Masters Fürstlich Drehna

Nagl machte kurzen Prozess

Schon in Lauf 1 am Samstag sicherte sich Max Nagl seinen dritten MX-Masters-Titel. Jordi Tixier und Tom Koch standen neben ihm auf dem Saison-Podium.

Von: **Frank Quatember**

Nur einen Steinwurf entfernt vom malerischen Spreewald fiel im tiefen Sand von Fürstlich Drehna die Entscheidung beim Finale der deutschen Topserie ADAC MX Masters. Tabellenführer Max Nagl (Krettek-Husqvarna) machte es kurz und schmerzlos. Dem mittlerweile 35-jährigen Oberbayer reichte bereits ein zweiter Platz am Samstag beim Auftaktrennen, um seinen dritten Titel nach 2006 und 2008 zu feiern. Die Plätze auf dem Gesamtpodium gingen an den Franzosen Jordi Tixier auf Sarholz-KTM und den deutschen Markenkollegen Tom Koch (Kosak-KTM).

Der erste Lauf der Masters-Klasse begann für Veteran Nagl ideal mit dem Holeshot, gefolgt vom Briten Adam Sterry und Tixier. Erst gegen Ende des Rennens kam der Franzose an das Hinterrad des Deutschen und passierte Nagl ohne Widerstand zur Führung. Der Weilheimer sicherte sich Platz 2, damit war der Titelkampf entschieden. „Nach so vielen Jahren wieder einen Masters-Titel zu gewinnen, ist ein unheimlich tolles Gefühl“, jubelte Nagl.



Schon am Samstag den Titel sicher: Master 2022 Max Nagl

Der starke Adam Sterry belegte Rang 3, gefolgt von Stefan Ekerold und Henry Jacobi bei seinem ersten Einsatz für sein neues Team KTM Sarholz.

In Lauf 2 bestimmte erneut ein spannender Kampf zwischen Nagl und Tixier den Rennverlauf. Der Franzose setzte sich in der Schlussphase durch, Jacobi erkämpfte Rang 3. Sterry zeigte in Lauf 3 seine beste Saisonleistung und hielt bis Rennhälfte die Spitze. Als Nagl passierte, verlor er Rhythmus und Podium. Der Thüringer Tom Koch erreichte im letzten Rennen der Saison Rang 2, Tixier wurde Dritter. ■

MX MASTERS

Fürstlich Drehna, 01./02. Oktober

1.	Jordi Tixier (F), KTM	1-1-3
2.	Max Nagl (D), Husqvarna	2-2-1
3.	Adam Sterry (GB), KTM	3-4-4
4.	Tom Koch (D), KTM	6-5-2
5.	Stefan Ekerold (D), Husqv.	4-10-5
6.	Jakub Teresak (CZ), KTM	7-7-11
7.	Tim Koch (D), Husqvarna	12-6-8
8.	Jens Getteman (B), GasGas	8-8-10
9.	Henry Jacobi (D), KTM	5-3-N
10.	Nico Koch (D), KTM	10-13-7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Rennen

1.	Max Nagl	551 Punkte
2.	Jordi Tixier	493
3.	Tom Koch	444
4.	Adam Sterry	314
5.	Stefan Ekerold	290
6.	Tim Koch	271
7.	Boris Maillard (F)	224
8.	Valentin Guillod (CH)	211
9.	Tanel Leok (EST)	194
10.	Lukas Platt (D)	176

Enduro-DM Burg

Gesamtsieg für Quereinsteiger

Erst letztes Wochenende hatte Motocross-Profi Jeremy Sydow ins Enduro-Fahrerlager gewechselt. Schon bei seinem zweiten Lauf holte sich der Sherco-Fahrer den Gesamtsieg.

Von: **Robert Pairan**

Es war Halbzeit in der Enduro-DM bei der Zwei-Tage-Fahrt in Burg. Am ersten Tag kam der Führende im Deutschen Enduro-Championat, Luca Fischeder, offensichtlich nicht gut zurecht. „Ich habe erst mal in jeder Prüfung gelegen“, ärgerte sich der Sherco-Fahrer, der zum ersten Mal seinem neuen Teamkollegen den Vortritt lassen musste. Am zweiten Tag rückte Fischeder die Enduro-Welt wieder gerade und gewann. Statt ihm stürzte nun Sydow einige Male: „In der ersten Runde habe ich dreimal gelegen, aber am meisten hat mich geärgert, dass ich im letzten Test in der vorletzten Kurve noch mal gestürzt bin.“ Trotzdem wurde es noch Platz 2 in der Gesamtwertung und Klassensieg in der Kategorie E2. Für das restliche Fahrerfeld gilt die Frage, wer diese Saison Dritter wird. Am ersten Tag gelang das Tilman Krause, trotz eines heftigen Schulter-Kontaktes mit einem Baum. Unter Schmerzen beendete er den Tag auf Platz 3. Am zweiten Tag litt er immer noch unter den Folgen des Unfalls und landete nur auf Gesamtrang 8.

E2-Meister Eddi Hübner war zu Saisonbeginn wieder zurück in seine angestammte E1-Klasse gewechselt und lag schon am ersten Tag in Schlagdistanz zum Podium der Gesamtwertung. Diesmal schaffte er den Sprung auf das Treppchen. Hatten ihm am ersten Tag zehn Sekunden gefehlt, so war er diesmal zehn Sekunden vor dem Vierten, Robert Riedel auf GasGas. ■



Mit Erfolg gewechselt: Jeremy Sydow

ENDURO-DM

Burg (D), 01./02. Oktober

1.	Jeremy Sydow , Sherco	61-55
2.	Luca Fischeder, Sherco	57-59
3.	Edward Hübner, KTM	51-52
4.	Yanik Spachmüller, GasGas	46-40
5.	Tristan Hanak, GasGas	48-46
6.	Tilman Krause, KTM	54-40
7.	Robert Riedel, GasGas	44-49
8.	Florian Görner, KTM	42-42
9.	Milan Schmüser, Sherco	38-38
10.	Maximilian Wills, Husqv.	34-36

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Läufen

1.	Luca Fischeder	336 Pkte.
2.	Edward Hübner	276
3.	Tilman Krause	267
4.	Yanik Spachmüller	262
5.	Florian Görner	245
6.	Tristan Hanak	239
7.	Andreas Beier	222
8.	Milan Schmüser	197
9.	Philipp Müller	192
10.	Robert Riedel	189



Zum Abschluss Platz 2: Der überragende Drifter der Saison 2022, Bartosz Zmarzlik

Bronze für Janowski

Martin Vaculik war beim finalen Grand Prix in Torun nicht zu stoppen und gewann seinen zweiten GP. Maciej Janowski holte sich überraschend Bronze. Patrick Dudek war der große Verlierer.

Von: **Andreas Fahldiek**

Ganz ohne Druck konnte Bartosz Zmarzlik diesen letzten GP der Saison bestreiten, weil er vorab schon als Weltmeister feststand. „Bartek" konnte 83 Prozent der möglichen WM-Punkte einfahren und lag letztlich unglaubliche 33 Punkte vor seinem ärgsten Rivalen Leon Madsen. „Ich bin sehr zufrieden mit dem heutigen Rennen. Die ganze Saison war so gut, und ich war bei jedem Rennen unter den ersten fünf", sagte der Triple-Champion. Obwohl diese Saison für Janowski nicht optimal verlief, überzeugte „Magic" mit einem unglaublichen Endspurt. Auch wenn er im Finale nur Letzter wurde, konnte er sensationell auf den dritten Platz der Gesamtwertung vorfahren.

Janowski: Achterbahnfahrt

Es war die erste WM-Medaille für den Breslauer. „Wir alle kämpfen um Gold, aber es ist eine Bronzemedaille geworden. Es war dennoch eine großartige Saison. Aber es war wie eine Achterbahnfahrt mit allem Drum und Dran", so Janowski.

Großer Verlierer des Abends war Patryk Dudek. Obwohl er auf seiner Hausstrecke in der Ekstraliga fuhr, fand der 30-Jährige nie ins Rennen. Er fand kein probates Mittel, um hohe Geschwindigkeiten zu generieren. Dudek meinte, dass der Bahnbelag bei diesem GP ganz anders präpariert worden wäre als bei den Liga-Rennen. Er verlor nach einem katastrophalen 0-1-0-1-2 aus den Vorläufen nicht nur Bronze, sondern fiel auch aus der Gruppe der Top-6-Fahrer, die sich die Teilnahme an der 2023er GP-Serie sichern konnten. Dudek muss nun auf eine von sechs zu vergebenden permanenten Wildcards hoffen. Auch Vaculik hofft auf eine Wildcard. Nach seiner Verletzungspause zeigt seine Formkurve steil nach oben. Ein Grund ist sicherlich der Wechsel zum Tuner Witold Gromowski, der Vaculik zu unglaublichen Geschwindigkeiten verhalf. Die beiden direkten Vergleiche mit Weltmeister Zmarzlik konnte Vaculik jeweils deutlich für sich entscheiden.

Max Fricke hatte sich zuvor bei einem Ligarennen u. a. an Brustbein und Schulter verletzt und beendete die Saison vorzeitig. Er wurde von Jakub Miskowiak ersetzt. Der Pole hatte tags zuvor den letzten SGP2-Lauf gewonnen. Mateusz Cierniak wurde wie erwartet U21-Weltmeister. Reservistin Celina Liebmann kam in Lauf 9 zu einem Einsatz, weil der Däne Jonas Knudsen zuvor ins Startband gefahren war. Die Deutsche lag nach dem Start auf dem dritten Rang und hielt Petr Chlupac zunächst auf Distanz. In der dritten Runde kam Liebmann ausgangs der Zielkurve zu weit nach außen, was Chlupac sofort ausnutzte und sie innen passierte. Zu Beginn der vierten Runde kam Liebmann unglücklich zu Fall. ■



Erster SGP2-Weltmeister: Cierniak

SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 1. Oktober

1.	Martin Vaculik (SK)	16+3 Pkte.
2.	Martosz Zmarzlik (PL)	15+2
3.	Leon Madsen (DK)	11+1
4.	Maciej Janowski (PL)	13+0
5.	Mikkel Michelsen (DK)	10
6.	Fredrik Lindgren (S)	9
7.	Andzejs Lebedevs (LV)	9
8.	Dan Bewley (GB)	7
9.	Kacper Woryna (PL)	7
10.	Jason Doyle (AUS)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	166 Pkte.
2.	Leon Madsen	133
3.	Maciej Janowski	106
4.	Fredrik Lindgren	103
5.	Robert Lambert (GB)	103
6.	Dan Bewley	102
7.	Patryk Dudek (PL)	102
8.	Tai Woffinden (GB)	93
9.	Martin Vaculik	91
22.	Kai Huckenbeck (D)	7

NACHRICHTEN

DRITTER BONCINELLI-SIEG

Beim vierten Lauf der Flattrack-WM in Debrecen (H)konnte der Italiener Matteo Boncinelli (GasGas) seinen dritten Sieg einfahren. Sein stärkster Gegner, der Spanier Gerard Bailo (KTM), wurde Zweiter, womit Boncinelli seinen Vorsprung vor dem letzten Lauf in Boves Cuneo von einem auf vier Punkte ausbauen konnte. Markus Jell (KTM) fand wieder in die Spur, wurde im Finale Fünfter und rückte damit auf Tabellenplatz 10 vor.

GÜSTROW VIZEMEISTER

Gastgeber MC Güstrow (46 Punkte) gewann den letzten Lauf zum Speedway Team Cup (STC) vor Cloppenburg (28), Berghaupten (25) und Diedenbergen (20). Der rennfreie Titelverteidiger MSC Olching (11 Matchpunkte) stand schon vorher als Meister fest. Güstrow (9) rückte mit dem Sieg auf Rang 2 vor Cloppenburg (7) und Berghaupten (5). Beste Fahrer in Güstrow waren Sandro Wassermann (12, Diedenbergen), Lukas Baumann (12, Güstrow), René Deddens (Cloppenburg) und Emil Breum (Güstrow)mit je 11.

100 JAHRE AC LANDSHUT

Beim Speedway „100 Jahre AC Landshut" besiegte das Landshuter Team „Black Devils" die „Red Devils" mit 54:42 Punkten. Beste Fahrer: Kim Nilsson (14 Punkte), Erik Riss (13), Michael Härtel (11).

HELLRIGL MX2-MEISTER

Die Entscheidung über den MX2-Titel in der österreichischen Motocross-Meisterschaft fiel in Kirchschlag erst im letzten Lauf. Florian Hellrigl gewann Rennen 1, zog mit Edelbacher dadurch gleich und gewann auch den entscheidenden zweiten Lauf. Damit holte der KTM-Fahrer seinen ersten ÖM-Titel. In der Open-Klasse genügten Michi Kratzer zwei dritte Plätze, um seinen fünften Titel sicherzustellen. Rammel (4/4) und Klein (1/2) blieben seine Verfolger.



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



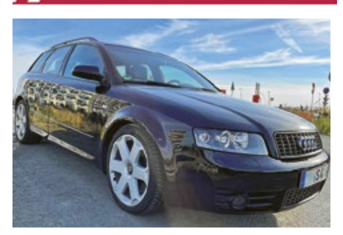
Aston Martin



Aston Martin DB 9 Virage Coupé, EZ 03/2013, 11366 km, 366 kW (498 PS), onyx black, Fzg.-Nr. 206061, 125.007,- € (MwSt. ausw.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59142

Audi



S4 Avant Quattro V8 6-Gang Schalter, 253 kW (344 PS), EZ 2004, 4. Hd., 142000 km, schw./schw., Leder + el. Recaro, Bi-Xenon, Fahrwerk KW V3, Klima, Navi RNS+, Bose, durchgehend v. Audi u. Spezialbetrieben belegbar betreut (u. a. neu: Steuerketten u. -schienen, Kupplung, ZMS, Dachhimmel), Top-Zust., HU/AU neu, Zub., v. privat (Erstkontakt Mail), 19.900,- €. 22529 Hamburg, info@carconvent.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59113

Bentley



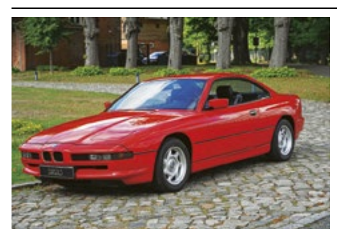
2002 Bentley Arnage T, erst 9.292 km, 2. Hand, dt. Erstauslieferung, hochwertige Ausstattung! € 99.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

BMW



BMW Z3 Coupé 2.8, guter Pflegezustand, 01/1999, 1. Hand, 137.000 km, schwarz, Leder walnuss, Klima, Glas-Hebedach, 17" BBS Mischbereifung 42 Styling + Winterräder, Standort Auto Reichold. Tel. 06101/54440, Verkauf von Privat

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



1991 BMW 850i, erst 37.700 km, 1. deutsche Hand, scheckheftgepflegt. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



2008 Ferrari 612 Scaglietti OTO, erst 42.800 km, seltene Farbe grigio Ingrid, Panoramaglasdach, aus deutscher Sammlung, € 139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar



XKR-S Limitiertes Sondermodell, 32500 km, EZ 11/2009 TÜV 08/2024, 2. Hand, V-max. 280 km/h, 306 kW (416 PS), schwarz, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 48.800,- €. 50374 Erftstadt, Tel. +49 173 5768067

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59130

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

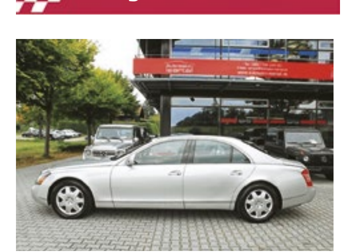
Maserati



1969 Maserati Ghibli 4.7, original 84.766 km, Maserati Certificate, Farbrarität, Matching Numbers & Colours. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Maybach



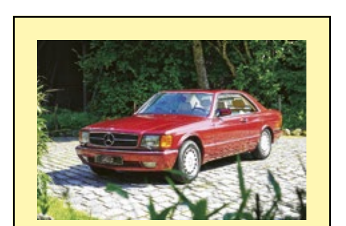
Maybach 57, EZ 07/2004, orig. 69.700 km, dt. Werkswagen, Scheckheft, Bestzustand, 95.500,- €, Inzahlung mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59152

Mercedes



2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19.089 km! 1. Hand! Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1986/92 Mercedes W126 Coupé 500/560 SEC, unter 100.000 km in Cargold Qualität… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59114

Mini



Clubman Cooper Chili, 22000 km, 100 kW (136 PS), met., LED, Navi, Klima, SHZ, PDC v+h, VB 22.900,- €. Chiffre 3688824

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59104

Porsche



930 turbo, 1981, dt. Fzg., Scheckheft, braunmet., Motor revidiert, 6-Gg.-Getriebe, H-Kennz., Topzust., 119.500,- €, Inzahlung mögl.+15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59153



1974/89 Porsche 911 turbo, dt. Auslieferung, wenig km, nur in Cargold-Qualität!... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

2010 Porsche 997 GT2 RS, geringe Laufleistung, nur in Cargold-Qualität!...Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



928 S4 Sonderanfertigung von "Porsche Exclusive", dieses Fahrzeug gibt es weltweit nur 1x, Mod. 89, 102000 km, Automatik, Vollleder-Sonderleder, absol. Vollausst., Porsche Scheckheft, mehr Infos auf Anfrage. VK 69.900,- €. 0162/9888899

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Strassenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



www.berlin-tuning.com H



Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022 www.amc-burgau.de









MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 43/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2022 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Feuchtfröhliche Feier: Nach dem MotoGP-Rennen in Thailand werden die ersten drei Piloten zum Podium gefahren

Spur des Geldes
Neuer Rekord-F1-Kalender
MSa 42/2022

24 Rennen sind mehr als genug. Nach der Blase folgt meistens der Knall. Bei mir stelle ich schon langsam eine Übersättigung fest. Auch die Zukunft in Übersee zu sehen, kann schnell zum Bumerang werden. In vielen dieser Länder fehlt der motorsportliche Unterbau. Man sollte nicht nur der Spur des Geldes folgen. Viel wichtiger wäre es, das Starterfeld schnell auf 13 Teams zu erhöhen, um den nachrückenden Talenten eine Chance zu geben.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

Noch 1966 bestand die gesamte Saison aus neun Rennen. Von diesen haben nur vier dauerhaft überlebt: Monaco, Silverstone, Spa und Monza. USA, Mexiko und Zandvoort hatten alle längere Unterbrechungen. Das deutsche Schicksal mit Hockenheim und Nürburgring ist ja bekannt. Bei den Überseerennen musste man damals nächtelang am Radio hängen, um ein Ergebnis zu erfahren. Und heute sieht man live, was in Singapur abgeht. So ändern sich die Zeiten.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

Reihen-Sechser
Historische Rallye-Exoten
MSa 42/2022

Im Artikel zu den Rallye-Exoten hat sich leider ein Fehler eingeschlichen: Der BMW M1 3,5-Liter-Motor war natürlich ein Reihen-Sechszylinder und kein V6. Ihr Debüt feierte die Rallye-Flunder übrigens bereits im Jahr 1981 bei der Rallye du Var und nicht erst 1982, ebenfalls in den Händen von Bernard Darniche.

Manfred Hallhuber
D-82110 Germering

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass ihre Zeitschrift „ Motorsport aktuell" heißt. In Heft Nr. 42 sind fünf Seiten „Motorsport von gestern". Dies ist völlig inakzeptabel. Um die Seiten zu füllen, wären eher die GT4 Germany oder der Porsche Carrera Cup aktuelle Berichte wert.

Bruno Müller
D-52351 Düren

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)
20. Oktober 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
26. Oktober 2022: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 07. Oktober

04.45	Formel 1 Suzuka, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
04.45	Formel 1 Suzuka, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
07.45	Formel 1 Suzuka, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
07.45	Formel 1 Suzuka, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
ab 12.30	Formel 1 Suzuka, FP1 & FP2 (Wh.)	Sky Sport F1*

Samstag, 08. Oktober

04.45	Formel 1 Suzuka, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
04.45	Formel 1 Suzuka, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
07.30	Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
07.30	Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
07.55	Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE**	SRF 2
ab 10.00	Formel 1 Suzuka, FP3 & Qualifying (Wh.)	Sky Sport F1*
12.50	SBK-WM Portimão, Superpole (Aufz.)	Servus TV A**
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
13.15	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
14.40	SBK-WM Portimão, Superpole (Aufz.)	Servus TV D**
14.50	SBK-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
14.50	SBK-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.05	DTM Trophy Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
16.00	SSP-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	SBK-WM Portimão, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
17.00	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*

Sonntag, 09. Oktober

02.10	Supercars, 1000 km Bathurst **LIVE**	Sport 1+*
ab 05.30	Formel 1 Suzuka, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
06.30	Formel 1 Suzuka, Rennen **LIVE**	SRF 2
11.00	F1 Suzuka, Rennen (Wh., auch 19.00)	Sky Sport F1*
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
ab 13.30	Formel 1 Suzuka, Vorber. & Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
13.50	Formel 1 Suzuka, Rennen (Aufz.)	ORF 1
14.35	SBK-WM Portimão, Superpole Race **LIVE**	Servus TV D**
14.55	SBK-WM Portimão, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
15.05	DTM Trophy Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
16.05	SBK-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
17.00	SSP-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.00	SBK-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
19.00	NASCAR Cup, Charlotte Roval **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 07. Oktober

12.05	DTM Hockenheim, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.45	DTM Hockenheim, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
ca. 19.45	IGTC 8h Indianapolis, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 22.45	IGTC 8h Indianapolis, Pole Shootout **LIVE**	YouTube

Samstag, 08. Oktober

ab 08.15	NLS 6. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube
09.45	DTM Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 13.40	EuroNASCAR Pro Zolder, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.40	EuroNASCAR 2 Zolder, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
18.00	X-Trial-WM, Andorra **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 19.30	IGTC 8h Indianapolis, Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 09. Oktober

09.50	DTM Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 11.15	EuroNASCAR 2 Zolder, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 13.55	EuroNASCAR Pro Zolder, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig ** D= nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Kann Verstappen auf der Honda-Strecke in Suzuka den Titel feiern?



HOCH-ZWEI

DTM: Fünf Fahrer können in Hockenheim noch aus eigener Kraft Meister werden



WORLDSBK

Superbike-WM: In Portimão sollte es im WM-Kampf richtig spektakulär zugehen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.10.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 6. Lauf	D
08.10.	Intercontinental GT Series, 8h Indianapolis	USA
08./09.10.	Rallycross-WM, Spa-Francorchamps	B
08./09.10.	DTM, Hockenheim	D
08./09.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Charlotte (Roval)	USA
08./09.10.	NASCAR Euro Series, Zolder	B
09.10.	Formel 1, Suzuka	J
09.10.	Supercars, 1000 km Bathurst	AUS
09.10.	RCN 7. Lauf/GLP 6. Lauf, Nürburgring	D

Motorrad

07.-09.10.	Hardenduro-WM Hixpania	E
08.10.	Flattrack-WM, Boves Cuneo	I
08.10.	Supercross-WM, Cardiff	GB
08.10.	X-Trial-WM, Andorra la Vella	AND
08./09.10.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
08./09.10.	JuniorGP/Moto2-EM, Aragón	E
08./09.10.	Grasbahnrennen, Neuenhasslau	D
09.10.	Speedway, Olching	D
09.10.	Speedway, Meißen	D

BEST CARS 2023 | GEFRAGT, WENN'S UM DIE BESTEN GEHT.





Jetzt bei Deutschlands **GROSSER LESERWAHL** abstimmen und mit etwas Glück einen **Mazda CX-60** oder einen **VW ID. Buzz** gewinnen.



TEILNAHMEKARTEN IM HEFT ODER DIGITAL

Die Gewinnerautos können in Farbe und Ausstattung von den abgebildeten Fahrzeugen abweichen.